(Änderungsstand: 11.02.03

ZDv 89/203

Der Fallschirmsprungdienst

Juli 2001

DSK FH360100155

Vereinnahmt	Datum	Lfd. Nr.

Heeresamt
Amtschef

Köln, 20. Juli 2001

Ich gebe die Zentrale Dienstvorschrift

Der Fallschirmsprungdienst

ZDv 89/203

heraus

Widder
Generalmajor

Hiermit treten außer Kraft und sind zu vernichten:

- ZDv 89/202 „Absetzen von Fallschirmspringern, Absetzen und Abwerfen von Lasten aus Luftfahrzeug TRANSALL C-160", Ausgabe Juli 1978,
- ZDv 89/203 „Der Fallschirmsprungdienst", Ausgabe August 1975,
- ZDv 89/204 „Die Ausbildung zum Fallschirmsprungdienst", Ausgabe Oktober 1979.

Federführung **General der Infanterie**

Vorbemerkung

1. Diese Dienstvorschrift regelt die Organisation des Fallschirmsprungdienstes mit

- den **automatischen** Sprungfallschirmen für den Fallschirmsprung und
- den **manuellen** Sprungfallschirmen für den Freifallsprung.

Sie gibt dienstliche Anweisungen für die Weiterbildung der Fallschirmspringer.

Die Ausbildung zum Fallschirmspringer und Absetzer findet nur an der Luftlande- und Lufttranportschule (LL/LTS) statt und ist in einer gesonderten Ausbildungsanweisung geregelt.

2. Sie grenzt die Verantwortungsbereiche ab, legt die Aufgaben der Leitungsdienste und des Weiterbildungspersonals sowie die Sicherheitsbestimmungen fest.

Hierbei geht sie von den Erfordernissen eines Fallschirmsprungdienstes mit dem **Transportflugzeug TRANSALL C-160,** dem **leichten Transporthubschrauber UH-1D** sowie dem **mittleren Transporthubschrauber CH-53 G** aus. Die Bestimmungen gelten sinngemäß auch für den Fallschirmsprungdienst mit Marinehubschraubern sowie mit Transportflugzeugen und Transporthubschraubern anderer NATO-Streitkräfte und anderen Luftfahrzeugen gem. Nr. 310.

3. Technische Änderungen sowie Änderungen der Bedienungsabläufe der aufgeführten Luftfahrzeuge können wegen der unterschiedlichen Berichtigungsverfahren zu zeitweiligen Differenzen zwischen dieser Dienstvorschrift und der GAF T.O. des Luftfahrzeuges führen.

In einer solchen Lage sind stets die technischen Angaben und Verfahrensweisen der GAF T.O. verbindlich.

4. Das Handbuch „Absetzen von Fallschirmspringern, Absetzen von Lasten aus dem Luftfahrzeug TRANSALL C-160“, DSK L510-72-20278, ist zu beachten. Es beinhaltet alle Aspekte, die für die Durchführung durch die Lufttransportverbände wichtig sind. Es beinhaltet nicht die Ausbildung zum Sprungdienst. LL/LTS verbindet durch Änderungsvorschläge konkurierende Befehlslagen zwischen Handbuch, TDv’s und ZDv 89/203.

5. In dieser Dienstvorschrift sind folgende Kurzbezeichnungen verwendet: Für

– automatischen Höhenauslöser CYPRES (Version: Student, Expert, Tandem oder Military)	= CYPRES,
– Fallschirmkappe	= Kappe,
– Fallschirmspringer	= Springer,
– Fallschirmsprung	= Sprung,
– Fallschirmsprungdienst mit manuellen/ automatischen Sprungfallschirmen	= Sprungdienst,
– Fallschirmsprungreihen	= Sprungreihen,
– Fallschirmtragetasche	= Tragetasche,
– Flight Level	= FL,
– leichten Transporthubschrauber UH-1D	= UH-1D,
– mittleren Transporthubschrauber CH-53 G	= CH-53 G,
– manuelles Freifall-Gleitfallschirmsystem	= Sprungfallschirm-schirmsystem/ Freifallschirm,
– Reservebrustfallschirm T-10R	= T-10R,
– Sprungfallschirm T-10	= T-10,
– Sprunggepäckgurtzeug SGE 006 oder SG 7	= Sprunggepäck,
– Stahlhelm/Gefechtshelm springende TrTle	= Springerhelm,
– System Multimission	= SMM,
– Transportflugzeug TRANSALL C-160	= Transportflugzeug,
– verantwortlichen Luftfahrzeugführer	= vwtLFF.

6. Die Anlage 1 enthält Dienstvorschriften und dienstvorschriftenähnliche Druckschriften, die in dieser Vorschrift berücksichtigt werden.

Inhaltsverzeichnis

Teil A	**Der Fallschirmsprungdienst**	
Kapitel 1	**Allgemeines**	**101-103**
Kapitel 2	**Die Organisation des Fallschirmsprungdienstes**	**201-246**
I.	**Der Leitende**	**201-206**
II.	**Die Leitungsorganisation auf dem Startplatz**	**207-215**
	a) Der Offizier vom Startplatz	207-211
	b) Das Startplatzkommando	212-215
III.	**Die Organisation auf dem Absetzplatz**	**216-232**
	a) Der Offizier vom Absetzplatz	216-223
	b) Das Absetzplatzkommando	224-229
	c) Der Sanitätsoffizier, Arzt mit Sanitätstrupp	230-231
	d) Die Einsatzleitgruppe	232
IV.	**Das Absetzpersonal im Luftfahrzeug**	**233-246**
	a) Der Absetzleiter	233-241
	b) Der Absetzer	242-246
Kapitel 3	**Besonderheiten beim Fallschirmsprungdienst mit manuellen Sprungfallschirmen**	**301-314**
Kapitel 4	**Absetzen von Personen aus dem Transportflugzeug TRANSALL C-160 mit Sprungfallschirmen**	**401-426**
I.	**Allgemeines**	**401-402**
II.	**Vorbereiten und Prüfen des Laderaumes TRANSALL C-160 durch Luftfahrzeugladungsmeister/Absetzpersonal vor dem Fallschirmsprungdienst**	**403-406**
III.	**Sprungeinweisungen**	**407-408**
	a) Sprungeinweisung für das Absetzen mit automatischem Sprungfallschirm	407
	b) Sprungeinweisung für das Absetzen mit manuellem Sprungfallschirm	408

IV.	**Absetzen von Personen**	**409-426**
	a) Absetzen mit automatischem Sprungfall-schirm	409-415
	b) Maßnahmen des Ladungsmeisters/ Absetzpersonals beim Bergen eines hängen gebliebenen Springers	416-418
	c) Absetzen mit manuellem Sprungfallschirm	419-426
Kapitel 5	**Absetzen von Personen aus dem leichten Transporthubschrauber UH-1D mit Sprungfallschirmen**	**501-517**
I.	**Allgemeines**	**501**
II.	**Vorbereiten und Überprüfen des Transport-hub. schraubers vor dem Fallschirmsprung-dienst**	**502-503**
	a) UH-1D mit Rettungswinde (automat. Sprungfallschirm)	502
	b) UH-1D (manueller Sprungfallschirm).....	503
III.	**Sprungeinweisungen**	**504-505**
	a) Sprungeinweisung für das Absetzen mit automatischem Sprungfallschirm	504
	b) Sprungeinweisung für das Absetzen mit manuellem Sprungfallschirm	505
IV.	**Absetzen von Personen**	**506-517**
a)	Absetzen mit automatischem Sprungfall-schirm und Rettungswinde	506-510
b)	Maßnahmen zur Bergung hängen gebliebener Fallschirmspringer	511
c)	Absetzen mit manuellem Sprungfallschirm	512-517
Kapitel 6	**Absetzen von Personen aus dem mittleren TransporthubsSchrauber CH-53 mit Sprung-fallschirmen**	**601-631**
I.	**Allgemeines**	**601-605**
II.	**Vorbereiten und Überprüfen des Transport-hubschraubers vor dem Fallschirmsprung-dienst**	**606-607**
	a) CH-53 G (automatischer Sprungfallschirm) ...	606
	b) CH-53 G (manueller Sprungfallschirm)	607
III.	**Sprungeinweisungen**	**608-609**

a) Sprungeinweisung für das Absetzen mit automatischem Sprungfallschirm 608
b) Sprungeinweisung für das Absetzen mit manuellem Sprungfallschirm 609

IV. Absetzen von Personen 610-631
a) Absetzen mit automatischem Sprungfallschirm 610-614
b) Notverfahren 615-621
c) Absetzen mit manuellem Sprungfallschirm 622-626
d) Tätigkeiten bei Luftnotlagen 627-631

Kapitel 7 Fallschirmsportspringen als besondere Sportausbildung/Freizeitsport 701-708

Kapitel 8 Sicherheitsbestimmungen 801-844
I. Allgemeines 801-820
II. Verhalten auf Flugplätzen 821-833
III. Verhalten bei Luftnotlagen 834-841
IV. Wasserlandung, Hindernislandungen 842-844

Teil B Die Aus- und Weiterbildung im Fallschirmspringen

Kapitel 9 Die Aus- und Weiterbildung der Fallschirmspringer/des Ausbildungspersonals 901-919
I. Allgemeines 901-905
II. Die Aus- und Weiterbildung der Fallschirmspringer automatisch 906-907
III. Aus- und Weiterbildung der Absetzer und Absetzleiter 908-911
IV. Aus- und Weiterbildung der Freifallspringer 912-917
V. Aus- und Weiterbildung des Leitungspersonals 918-919

Teil C Bestimmungen für das Absetzen

Kapitel 10 Bestimmungen für das gemeinsame Absetzen von Lasten und Personen

Anhang

Anlage 1	Hinweis auf Dienstvorschriften und dienstvorschriftenähnliche Druckschriften	1
Anlage 2	Nachweis der körperlichen Leistungsfähigkeit	2/1-2
Anlage 3	Bestimmungen für das Umschreiben des militärischen Fallschirmspringerscheines in eine zivile Lizenz	3
Anlage 4	Überprüfen des Fallschirmspringers	4/1-3
Anlage 5	Das Sammelverfahren „Auffanglinie"	5/1-4
Anlage 6	Anflug- und Absetzverfahren (Freifall)	6/1-3
Anlage 7	Ausmaße des Absetzplatzes	7/1-2
Anlage 8	Befehl für den Fallschirmsprungdienst (Muster)..	8/1-2
Anlage 9	Organisation des Fallschirmsprungdienstes	9/1-2
Anlage 10	Antrag zur Koordinierung und/oder Reservierung von Luftraum	10/1-2
Anlage 11	Anmeldung von Außenstarts und Außenlandungen (bei WBK)	11
Anlage 12	Abschlussmeldung Fallschirmsprungdienst	12/1-2
Anlage 13	Maßnahmen bei schweren Fallschirmsprung-unfällen/schweren Störungen	13/1-11
Anlage 14	Genehmigungen/Befehle für die Teilnahme am Fallschirmsprungdienst	14/1-5
Anlage 15	Umgang mit der Ladeliste Personen/Lasten	15/1-4
Anlage 16	Aufgaben des Absetzleiters/Einsatzoffiziers beim Sprungdienst (man) C-160 TRANSALL	16/1-2
Anlage 17	Aufgaben des Sauerstoffsicherheitswartes beim Sprungdienst (man) C-160 TRANSALL über 3650 m MSL/FL 120	17/1-2
Anlage 18	Anhalt zur Absprache mit der Luftfahrzeug-besatzung (Besatzungsbriefing)	18/1-2
Anlage 19	Befehl für den Sprungeinsatz (man) Sprungeinweisung	19/1-2
Anlage 20	Zeiten, Signale und Tätigkeiten im Luftfahrzeug bei Sprüngen (über 3650 m MSL/FL 120)	20/1-4

Anlage 21 Kennzeichnung Landepunkt beim Freifall-sprungdienst (man) bei Tag 21

Anlage 22 Bestimmungen für Einsatz und Verwendung des Gleitfallschirmsystems SMM 740/2 ..... 22/1-4

Anlage 23 Entwurf der Dienstanweisung/Aufgaben-beschreibung für den Freifallbeauftragten 23

Anlage 24 Erwerb des Deutschen Fallschirmspringer-abzeichens durch ausländische Fallschirmspringer 24

Stichwortverzeichnis

Änderungsvorschlag

Änderungsnachweis

VAKAT

Teil A
Der Fallschirmsprungdienst

Kapitel 1

Allgemeines

101. Der Fallschirmsprungdienst hat den Zweck, den Soldaten

- im Fallschirmspringen auszubilden,
- in Übung zu halten und
- einsatzorientiert weiterzubilden.

102. Die mit der Durchführung des Fallschirmsprungdienstes beauftragte Dienststelle gibt den „Befehl für den Fallschirmsprungdienst“ heraus (Anlage 8).

Dieser Befehl regelt

- die Organisation des Fallschirmsprungdienstes (Anlage 9),
- die Einzelheiten für den Ablauf,
- Sammelverfahren (Anlage 5),
- die Belehrungen,
- die Überprüfung des Absetzplatzes vor dem Fallschirmsprungdienst.

Der Fallschirmsprungdienst ist gem. der Anlagen 10 und 11 anzumelden.

Bei Sprung-/Absetzvorhaben auf nicht bundeseigenem Gelände müssen außerdem die Genehmigung der zuständigen WBK sowie die Einverständniserklärung des Grundstückeigentümers vorliegen.

103. Für die Leitung eines Fallschirmsprungdienstes sind zu befehlen:

- Leitender,
- Offizier vom Startplatz mit Startplatzkommando,
- Offizier vom Absetzplatz mit Absetzplatzkommando,
- Sanitätsoffizier, Arzt mit Sanitätstrupp,
- Einsatzleitgruppe.

Der Leitende, der Offizier vom Startplatz und der Offizier vom Absetzplatz sind Vorgesetzte mit besonderem Aufgabenbereich.

1	Allgemeines

Ist bei einem Fallschirmsprungdienst der Startplatz zugleich auch Absetzplatz, können die Leitungsdienste beider Plätze zu einem Kommando zusammengefasst werden.

Zum Leitungsdienst eingeteilte Soldaten sind mit weißen Armbinden zu kennzeichnen; sollen sie abgelöst werden, so ist dies im Befehl für den Fallschirmsprungdienst zu regeln und der Ablösezeitpunkt ist festzuhalten.

In Ausnahmefällen entscheidet der Leitende.

Bei geplanten Wassersprüngen (aut) ~~der Waffentauchergruppe (WaTaGrp)~~ über offener See entfällt die Absetzleitung der Einsatzleitgruppe (ELG). Absetzleiter/Absetzer verfahren gemäß Nr. 309.

Kapitel 2
Die Organisation des Fallschirmsprungdienstes

I. Der Leitende

201. Als Leitende sind Offiziere einzuteilen (Ausnahme: manueller Fallschirmsprungdienst gem. Nr. 302). Sie müssen im Fallschirmspringen ausgebildet sein, die Bestimmungen zur Durchführung von Fallschirmsprungdiensten kennen und in die Aufgaben des Leitenden eingewiesen sein. Der Leitende bereitet die Organisation des Fallschirmsprungdienstes (Anlage 9/1) vor und entscheidet nach Prüfung aller Voraussetzungen, ob bzw. in welcher Form der Fallschirmsprungdienst stattfinden kann. Für diese Entscheidung ist das Vorliegen der luftrechtlichen Genehmigung nach Ort, Zeit und Absetzhöhe notwendig. Der Leitende ist für den Ablauf des Fallschirmsprungdienstes verantwortlich. Leitender und verantwortlicher Luftfahrzeugführer (vwtLFF) sind auf Zusammenarbeit angewiesen.

Der Leitende darf selbst nicht mitspringen (Ausnahme: manueller Fallschirmsprungdienst gem. Nr. 304).

202. Rechtzeitig vor einem Sprungdienst führt der Leitende eine Befehlsausgabe durch. An dieser nehmen in der Regel teil:

- der Offizier vom Startplatz (OvS),
- der Offizier vom Absetzplatz (OvA),
- der Führer der Einsatzleitgruppe (ELG) und
- der Sanitätsoffizier, Arzt.

Im Einzelnen befiehlt er:

- die Art des Sprungdienstes und des Absetzverfahrens gem. dem Befehl für den Sprungdienst,
- die Start- und Absetzplatzorganisation,
- die Zeiten für das Herstellen der Einsatzbereitschaft,
- den Einsatz der Absetzer und Absetzleiter,
- den Einsatz von Windspringern,

2	Die Organisation des Fallschirmsprungdienstes

– Startzeiten und Startfolge und
– die Sicherheitsbestimmungen.

Für die Reihenfolge der Fallschirmspringer im Luftfahrzeug und die Festlegung des Sammelverfahrens nach dem Fallschirmsprung (Anlage 5) ist der taktische Führer verantwortlich.

Vor Beginn des Sprungdienstes holt der Leitende bei einer geophysikalischen Beratungsstelle eine Absetzwetterberatung ein.

Werden automatischer und manueller Sprungdienst in einem gemeinsamen Sprungbefehl geregelt, muss der Leitende über die entsprechende Berechtigung verfügen oder für den manuellen Teil des Sprungdienstes einen Ausbildungsleiter einsetzen, der für die Planung, Organisation und Durchführung verantwortlich ist.

Werden getrennte Sprungdienste (z.B. durch verschiedene Einheiten) mit dem gleichen Luftfahrzeug durchgeführt, sind die Leitenden auf Zusammenarbeit anzuweisen.

203. Dem Leitenden unterstehen für die Dauer des Fallschirmsprungdienstes

– der Offizier vom Startplatz mit Startplatzkommando,
– der Offizier vom Absetzplatz mit Absetzplatzkommando,
– der Sanitätsoffizier, Arzt mit Sanitätstrupp,
– die Einsatzleitgruppe,
– der Ausbildungsleiter der Ausbildungsklasse Absetzer,
– die Absetzleiter/Absetzer und
– alle am Fallschirmsprungdienst beteiligten Soldaten.

204. Der Leitende ist während des Fallschirmsprungdienstes an keinen Platz gebunden. Sofern es die Umstände ermöglichen, soll er sich vor dem ersten Start auf dem Startplatz und mit Beginn des Absetzens auf dem Absetzplatz befinden.

Dem Leitenden sind auf dem Startplatz der Offizier vom Startplatz (OvS) und auf dem Absetzplatz der Offizier vom Absetzplatz (OvA) verantwortlich.

205. Sind die Startplatz- und Absetzplatzkommandos auf ihren Plätzen einsatzbereit, gibt der Leitende den Fallschirmsprungdienst frei.

2	Die Organisation des Fallschirmsprungdienstes

Ist die Sicherheit nicht mehr gegeben (Nr. 220) oder hat sich ein Vorkommnis (Anlage 13) ereignet, unterbricht er den Fallschirmsprungdienst, bis die Sicherheit wieder hergestellt ist. Schwere Vorkommnisse meldet der Leitende unverzüglich der vorgesetzten Dienststelle gem. Anlage 13.

Unfälle und Zwischenfälle mit Luftfahrzeugen sind gem. ZDv 19/6 „Die Behandlung von Unfällen und Zwischenfällen mit Luftfahrzeugen und Flugkörpern der Bundeswehr“ durch den fliegenden Verband zu bearbeiten. Ist nach einer Sprungunterbrechung die Sicherheit wieder hergestellt, gibt der Leitende den Befehl, den Sprungdienst fortzusetzen.

Der Leitende befiehlt das Ende des Fallschirmsprungdienstes.

206. Nach Abschluss des Fallschirmsprungdienstes meldet der Leitende seiner vorgesetzten Dienststelle gem. Anlage 12. Sind Störungen an Fallschirmen oder am Luftfahrgerät aufgetreten, ist die Luftlande- und Lufttransportschule, Gruppe Weiterentwicklung, zu informieren.

II. Die Leitungsorganisation auf dem Startplatz

a) Der Offizier vom Startplatz

207. Der **Offizier vom Startplatz** ist für den Ablauf sowie für die Sicherheit und Ordnung während des Fallschirmsprungdienstes auf dem Startplatz verantwortlich. Als Offizier vom Startplatz können Offiziere und erfahrene Unteroffiziere mit Portepee, die im Fallschirmspringen ausgebildet sind, eingeteilt werden.

Zur Durchführung dieser Aufgaben untersteht ihm das Startplatzkommando (Nr. 214).

Der Offizier vom Startplatz ist durch den Leitenden in seine Aufgaben einzuweisen.

208. Der Offizier vom Startplatz

- befiehlt die Startplatzorganisation (Anlage 9/2),
- führt Aufträge gem. Befehl des Leitenden durch,
- teilt das Absetzpersonal ein und lässt sich von den Absetzleitern Vollzug der „Vorbereitung für das Absetzen von Fallschirmspringern“ melden,

2	Die Organisation des Fallschirmsprungdienstes

– ist verantwortlich für die Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen auf Flug-/Landeplätzen (Kapitel 8).

209. Der Offizier vom Startplatz stellt sicher, dass

– nur Soldaten am Fallschirmsprungdienst teilnehmen, die zum berechtigten Personenkreis gemäß ZDv 19/16, Nr. 109, gehören,
– ausländische Soldaten am Fallschirmsprungdienst nur teilnehmen, wenn sie die Voraussetzungen gemäß Anlage 14/2 und 14/3 erfüllen,
– nur Passagiere mitfliegen, für die eine Mitfluggenehmigung erteilt ist[1]) und die in der Ladeliste/Personen (Anlage 15) aufgeführt sind.

210. Er meldet die **Startbereitschaft** dem Leitenden. Den durchgeführten Start meldet er dem Offizier vom Absetzplatz. Die Flugzeiten der Luftfahrzeuge sind für die Sprungabschlussmeldung festzuhalten.

211. Nach dem Fallschirmsprungdienst meldet er sich bei der für den Startplatz zuständigen Dienststelle ab.

b) Das Startplatzkommando

212. Zum **Startplatzkommando** sind einzuteilen:

– Schreiber,
– Fallschirmtrupp,
– Meldetrupp (im Bedarfsfall),
– Fernmeldetrupp.

213. Der **Schreiber** führt die **Ladeliste**/Personen (Anlage 15). Diese ist dreifach zu erstellen. Je eine Ausfertigung für:

– Schreiber Startplatzkommando,
– Absetzleiter zur Weitergabe an Besatzung Lfz,
– Maschinenältesten zur Vollzähligkeitsüberprüfung nach dem Sprung und zur Weitergabe an Schreiber Absetzplatzkommando.

Zusätzlich ist 1 x pro Lfz die Anlage 15 auszufüllen und an den LfzLad-Mstr zu übergeben.

---

[1]) VMBl 1989 S. 197 „Richtlinien für die Nutzung von Luftfahrzeugen der Bundeswehr im Rahmen dienstlicher Einsätze“ – Neufassung

2	**Die Organisation des Fallschirmsprungdienstes**

In der Spalte 5 (Bemerkungen) trägt er die Art des Fallschirmsprunges ein:

E = Einzelsprung,
R = Reihensprung,
GA = Sprung mit Gleitfallschirmsystem mit automatischer Öffnung (Aufziehleine),
F1 = Freifallsprung (bis 3650 m NN),
F2 = Freifallsprung (über 3650 m NN),
F3 = Freifallsprung als Tandemspringer,
F4 = Freifallsprung mit Schwerlast,
F5 = Freifallsprung als Tandempassagier (nicht als Pflichtsprung anrechenbar),
N = Fallschirmsprung bei Nacht (1/2 Stunde nach Sonnenuntergang bis 1/2 Stunde vor Sonnenaufgang),
AS = Fallschirmsprung als Absetzer,
A = Absetzer,
W = Fallschirmsprung mit Sprunggepäck und Waffe,
O = Fallschirmsprung mit Lastensack,
T = Türlast (wenn gleichzeitig Türlasten abgesetzt werden),
X = Fallschirmsprung in Gewässer.

Beispiel: RO = Reihensprung mit Lastensack.

214. Der **Fallschirmtrupp** gibt die Fallschirme an die Fallschirmspringer/Absetzer aus. Nach Rückkehr der Luftfahrzeuge übernimmt er die Verpackungssäcke/Rettungsfallschirme.

215. Der **Fernmeldetrupp** stellt her und unterhält die Fernmeldeverbindung vom Startplatz zum Absetzplatz. Kreisteilnehmer sind:

– der Leitende,
– der OvA,
– der OvS sowie meist
– die ELG und
– der Arzt.

III. Die Organisation auf dem Absetzplatz

a) Der Offizier vom Absetzplatz

216. Der **Offizier vom Absetzplatz** ist für den Ablauf, die Sicherheit und die Ordnung des Fallschirmsprungdienstes auf dem Absetzplatz verantwortlich.

Als Offizier vom Absetzplatz können Offiziere und erfahrene Unteroffiziere mit Portepee[1]), die im Fallschirmspringen ausgebildet sind, eingeteilt werden.

Der Offizier vom Absetzplatz ist durch den Leitenden in seine Aufgaben einzuweisen.

Ihm untersteht das Absetzplatzkommando (Nr. 224).

Er ist auf Zusammenarbeit angewiesen mit

- dem Sanitätsoffizier, Arzt und dem Sanitätstrupp (Nr. 230),
- der Einsatzleitgruppe (Nr. 232).

217. Der Offizier vom Absetzplatz

- richtet seine Befehlsstelle dort ein, wo er eine gute Übersicht hat und leicht zu erreichen ist,
- weist die Führer der Trupps sowie Berge-/Absperrkommandos (Nr. 224) in ihre Aufgaben ein,
- legt die Kraftfahrzeug-Abstellplätze fest,
- bestimmt den Abgabeplatz für die Fallschirme,
- überprüft die Absperrung des Absetzplatzes und überzeugt sich, dass
  + keine unberechtigten Fahrzeuge den Absetzplatz befahren können und
  + der Absetzplatz frei von Hindernissen ist.

218. Wird der **Fallschirmsprungdienst in der Dämmerung/bei Nacht** durchgeführt, so muss der Offizier vom Absetzplatz gemeinsam mit dem Sanitätsoffizier, Arzt und dem Führer des Berge-/Absperrkommandos noch bei Tageslicht den Absetzplatz überprüfen (Nr. 217).

---

[1]) Siehe Nr. 207

2	Die Organisation des Fallschirmsprungdienstes

219. Sobald die Sicherheit auf dem Absetzplatz gegeben ist, meldet der Offizier vom Absetzplatz dem Leitenden die Einsatzbereitschaft auf dem Absetzplatz.

220. Der Offizier vom Absetzplatz **unterbricht den Fallschirmsprungdienst**, wenn die Sicherheit nicht mehr gegeben ist oder andere Gründe dies erfordern.

221. Die Sprungunterbrechung meldet der Offizier vom Absetzplatz unverzüglich dem Leitenden.

222. Hat sich ein **schwerer Fallschirmsprungunfall** ereignet, handelt der Offizier vom Absetzplatz, ohne Behinderung der ärztlichen Hilfe, gem. Anlage 13.

Bei schweren Störungen hat er sinngemäß zu verfahren.

Er meldet die Vorfälle dem Leitenden, der über die Fortsetzung oder den Abbruch des Fallschirmsprungdienstes entscheidet (Nr. 205).

223. Der Offizier vom Absetzplatz beendet seinen Dienst auf Befehl des Leitenden.

b) Das Absetzplatzkommando

224. Das **Absetzplatzkommando** setzt sich zusammen aus dem

- Schreiber,
- Fallschirmtrupp,
- Fernmeldetrupp,
- Absperrkommando,
- Bergekommando.

Ist der Startplatz zugleich Absetzplatz, so gilt die Regelung der Nr. 103.

225. Verantwortlich für die Überprüfung der Vollzähligkeit der Springer und der Sprungausrüstung nach dem Sprung ist der Offizier vom Absetzplatz. Die Ladeliste wird nach der Prüfung vom **Schreiber** übernommen. Die abgeschlossenen Ladelisten übergibt er nach Beendigung des Fallschirmsprungdienstes dem Offizier vom Absetzplatz.

2	Die Organisation des Fallschirmsprungdienstes

226. Der **Fallschirmtrupp** übernimmt die Fallschirme. Er kennzeichnet feuchte Fallschirme mit einem weißen Band, beschädigte Fallschirme mit einem gelben Band und meldet die Vollzähligkeit der Fallschirme dem Offizier vom Absetzplatz.

227. Der **Fernmeldetrupp** stellt die befohlenen Fernmeldeverbindungen her und unterhält sie.

228. Das **Absperrkommando** sperrt den Absetzplatz gegen Zutritt Unberechtigter. Unübersichtliches Gelände kann seine Ausrüstung mit Funkgeräten erforderlich machen.

229. Das **Bergekommando** hat auf dem Absetzplatz bereitzustehen, um Fallschirmspringer oder Fallschirme und Absetzgerät zu bergen.

c) Der Sanitätsoffizier, Arzt mit Sanitätstrupp

230. Der **Sanitätsoffizier**, **Arzt** ist dem Leitenden in dessen besonderem Aufgabenbereich unterstellt. Mit dem Offizier vom Absetzplatz ist er während des Fallschirmsprungdienstes auf Zusammenarbeit angewiesen. Er ist für die Einsatzbereitschaft des Sanitätsdienstes verantwortlich.

231. Entsprechend der Größe des Absetzplatzes und der Anzahl der abzusetzenden Fallschirmspringer hat der Sanitätsoffizier, Arzt den **Umfang des Sanitätsdienstes** zu bestimmen; in jedem Fall muss mindestens ein Krankenkraftwagen oder Rettungshubschrauber am Absetzplatz bereitstehen. Grundsätzlich nimmt er Verbindung mit umliegenden militärischen und zivilen Sanitätseinrichtungen auf. Der Sanitätsoffizier, Arzt befiehlt den Platz des Sanitätspersonals in Abstimmung mit dem Offizier vom Absetzplatz. Er selbst muss während des Absetzens unmittelbar vor Ort sein. Die einzelnen Sanitätstrupps sind eindeutig zu bezeichnen und mit Funkgeräten auszustatten, damit die Verletzten schnell lokalisiert werden können.

d) Die Einsatzleitgruppe

232. Die **Einsatzleitgruppe** ist für die Luftraumbeobachtung und Kennzeichnung des Absetzplatzes verantwortlich.

2	Die Organisation des Fallschirmsprungdienstes

Einzelheiten enthält die AnwFE 358/100 VS-NfD „Organisation von Lufttransporten des Heeres“ Kapitel 5 „Die Einsatzleitgruppe“.

IV. Das Absetzpersonal im Luftfahrzeug

a) Der Absetzleiter

233. Der **Absetzleiter** überwacht und unterstützt die Tätigkeiten der Absetzer.

Für diese Aufgabe ist ein erfahrener Absetzer einzuteilen und mit weißer Armbinde (AL) zu kennzeichnen. Er soll nach Abschluss des Absetzerlehrganges mindestens 15 mal abgesetzt haben.

234. Der Absetzleiter ist während des Fluges im Laderaum an keinen Platz gebunden. Mit Beginn des Absetzvorganges hält er sich im hinteren Teil des Laderaumes auf. Er muss mit dem vwtLFF in Verbindung stehen.

235. Der Absetzleiter ist für die Einhaltung des ordnungsgemäßen Ablaufs und der Sicherheitsbestimmungen durch die Absetzer und die Fallschirmspringer verantwortlich. Er ist im Rahmen seines Aufgabenbereiches **Vorgesetzter** aller Soldaten, die nicht zur Besatzung gehören.

236. Vor dem Besetzen des Luftfahrzeuges prüft der Absetzleiter mit dem bordtechnischen Personal das Luftfahrzeug (Kapitel 4, 5 bzw. 6).

237. Er überwacht das Anlegen und das Überprüfen der Fallschirme und führt die Sprungeinweisung durch (Kapitel 4, 5 bzw. 6).

238. Anhand der **Ladeliste**/Personen (Anlage 15) stellt er die Vollzähligkeit der Fallschirmspringer und Passagiere fest. Eine Ausfertigung der Ladeliste und das Formblatt gem. Anlage 15 übergibt er der Besatzung.

Eine weitere für den Schreiber vom Absetzplatz (Nr. 225) bestimmte Ausfertigung übergibt er dem Maschinenältesten.

239. Mit Zustimmung des vwtLFF kann der Absetzleiter bei langen Flügen **Marscherleichterung** gewähren, z.B. Abnehmen des Helmes.

20 Minuten vor Erreichen des Absetzplatzes hebt er die Marscherleichterung auf.

240. Der Absetzleiter leitet ein und überwacht die Vorbereitung und Durchführung des Absetzvorganges. Springen die Absetzer mit, überzeugt er sich davon, dass sie ihre Aufziehleinen vor dem Öffnen der Türen vorschriftsmäßig einhaken.

241. Bei **Luftnotfällen** setzt der Absetzleiter die durch die Besatzung gegebenen Signale oder mündliche Anweisungen um und überwacht ihre Ausführung.

b) Der Absetzer

242. In Transportflugzeugen setzen zwei Absetzer, in Transporthubschraubern in der Regel ein Absetzer, die Fallschirmspringer ab. Die Absetzer tragen eine weiße Armbinde (A).

243. Die Absetzer

- überwachen und prüfen die **Fallschirmsprungvorbereitungen** der Fallschirmspringer am Startplatz, ggf. das Anlegen der Rettungsschirme der Passagiere,
- führen nach Freigabe durch die Besatzung unter Aufsicht des Absetzleiters das **Besetzen** des Luftfahrzeuges durch.

244. Während des Fluges beobachten die Absetzer das **Verhalten der Fallschirmspringer.**

Gefährden diese durch ihr Verhalten den reibungslosen Ablauf oder die Sicherheit, sind sie vom Fallschirmsprung auszuschließen.

245. Das Verhalten des Absetzleiters und der Absetzer im Luftfahrzeug richtet sich nach den Kap. 4, 5 und 6.

246. Auf das Absetzsignal („grünes Licht“/Signalhorn) oder mündlichen Befehl vwtLFF setzen die Absetzer die Türlasten und danach die Fallschirmspringer ab.

Kapitel 3

Besonderheiten beim Fallschirmsprungdienst mit manuellen Sprungfallschirmen

301. Beim Fallschirmsprungdienst mit manuellen Sprungfallschirmen können den zum Leitungsdienst eingeteilten Soldaten mehrere Aufgaben übertragen werden.

302. Als **Leitender** kann ein Soldat mit dem Dienstgrad eines Feldwebels eingeteilt werden, sofern er den gültigen Fallschirmspringerschein mit Freifall-Sprungberechtigung entsprechend des geplanten Vorhabens (Nacht, große Höhe, Tandem) besitzt (siehe auch Nr. 201), oder es ist zusätzlich ein berechtigter **Ausbildungsleiter** einzusetzen.

303. Es können entfallen:

- das Startplatzkommando,
- das Absetzplatzkommando,
- die Einsatzleitgruppe; in diesem Fall ist ein Luftraumbeobachter einzuteilen,
- der Sanitätstrupp mit Krankenkraftwagen, sofern ein Hubschrauber im Rüstzustand für den Verwundetentransport zur Verfügung steht,
- der Sanitätsoffizier, Arzt, wenn sein Eintreffen nach spätestens 30 Minuten sichergestellt ist. In jedem Fall **muss** ein Sanitätsunteroffizier anwesend sein, der in der Schockbekämpfung ausgebildet ist[1]) oder ein Sanitätssoldat mit bestandenem Rettungssanitäterlehrgang[2]).

304. Das Leitungspersonal darf mitspringen. Springt der Leitende mit, **muss** er sicherstellen, dass sich ein **Verantwortlicher am Boden** befindet. Der Verantwortliche am Boden muss Offizier oder Unteroffizier mit Portepee und im Freifallspringen ausgebildet sein. Er kann gleichzeitig auch die Aufgabe des Luftraumbeobachters übernehmen und ist durch den Leitenden in seinen Auftrag einzuweisen.

---

[1]) gem. AnTrA 10, Anl. 8, „Fachdienstliche Anweisung des Generalarztes des Heeres für die Abstellung von Sanitätspersonal zu Ausbildungsvorhaben des Heeres"

[2]) gilt auch für TSK Marine

3 Besonderheiten beim Fallschirmsprungdienst mit manuellen Sprungfallschirmen

305. Der Freifallbeauftragte (1x pro Verband oder selbstständige Einheit) plant, organisiert und bereitet einheitsübergreifende Freifallvorhaben vor, er ist schriftlich zu bestellen. Er soll aktiver Freifallspringer und mindestens die Berechtigung entsprechend Freifalllehrgang Teil 2 haben. Vgl. Anlage 23.

Der **Ausbildungsleiter** ist ein erfahrener Springer, mit der für das geplante Vorhaben notwendigen **militärischen** Berechtigung (z.B. Tandem oder große Höhe), er wird vom Leitenden oder vom Freifallbeauftragten für den Sprungdienst eingesetzt.

306. Freifallspringer können im Rahmen der „besonderen Sportausbildung" springen, wenn ihnen die Qualifikation hierzu von einem bestellten Freifallbeauftragten zuerkannt und vom Vorgesetzten gem. Nr. 705 bestätigt wird.

307. Bei Aus- und Weiterbildung mit Gleitfallschirmen ist eine eindeutige Kennzeichnung des Landepunktes innerhalb des Absetzplatzes vorzunehmen (z.B. Fliegersichtzeichen), wenn es der Ausbildungsstand der Teilnehmer oder die Wetterbedingungen erfordern.

Insbesondere die Richtung und Stärke des Bodenwindes soll für unerfahrene Springer schon aus der Luft erkennbar sein (Windfahne, Windsack, oder Rauchkörper). Die Kennzeichnung Tag/Nacht ist der Anlage 21 zu entnehmen.

308. Für die Größe des Absetzplatzes gilt als Anhalt der Durchmesser von 100 m. Die Landeanflugrichtung muss frei von Hindernissen sein. Für geplante Außenlandungen gelten besondere Bestimmungen[1]).

309. Der Absetzleiter/Absetzer kann die Freifallspringer auch ohne Einsatzleitgruppe (ELG) nach Freigabe durch den vwtLFF absetzen, sofern nicht innerhalb oder außerhalb des Luftfahrzeuges Bedingungen herrschen, die den sicheren Absprung und das sichere Sinken der Freifallspringer bis zur Landung ausschließen.

---

[1]) Die Weisung BMVg Fü H III 2 über „Außenlandung von Fallschirmspringern im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit" vom 17.09.97 ist zu beachten.

3 Besonderheiten beim Fallschirmsprungdienst mit manuellen Sprungfallschirmen

310. Das Absetzen von Freifallspringern mit Sprunggepäck oder anderen Zusatzlasten ist aus dem LTH UH-1D, dem MTH CH-53 und der TRANSALL C-160 zulässig. Ein Absetzen aus anderen zivilen und militärischen Luftfahrzeugen ist nur bei Vorliegen der dazu notwendigen luftrechtlichen Zulassungen möglich.

311. Es darf nur das Gerät verwendet werden, das für das Freifallspringen in der Bundeswehr zugelassen ist.

Soldaten anderer Nationen dürfen Gerät verwenden, wenn es im für sie zuständigen nationalen Bereich für das militärische Freifallspringen zugelassen ist.

312. Die Höchstanflughöhe für das Freifallspringen ohne Sauerstoffversorgung beträgt 3650 m/12000 ft NN/MSL (FL 120).

313. Die Mindestauslösehöhe beträgt 900 m/3000 ft GND; in der Ausbildung 1000 m GND.

Bei Notabsprüngen unter der Mindestauslösehöhe beträgt die Mindestabsetzhöhe mit Reservefallschirm 600 m/2000 ft.

Für das Gleitfallschirmsystem SMM 740/2 gelten besondere Bestimmungen gem. Anlage 22.

314. Bei automatischen Höhenauslösern ist gemäß den TDv oder den Gerätehandbüchern zu verfahren.

Bei Nutzung von **Sportfallschirmen** mit automatischem Höhenauslöser CYPRES Expert beträgt die Mindestauslösehöhe 800 m/2650 ft.

VAKAT

Kapitel 4

Absetzen von Personen aus dem Transportflugzeug TRANSALL C-160 mit Sprungfallschirmen

I. Allgemeines

401. Zum Absetzen von Personen aus dem Transportflugzeug TRANSALL C-160 sind im Laderaum erforderlich:

- ein Absetzleiter (AL),
- zwei Absetzer (A),
- ein Luftfahrzeugladungsmeister (LfzLMstr).

Der Absetzleiter muss einen manuellen Rettungsfallschirm (Rückenfallschirm) angelegt haben, Absetzer können auch mit automatischem Sprungfallschirm ausgerüstet sein. Der Absetzleiter bleibt in der Maschine, Absetzer können, wenn ihre Sprungreihen abgesetzt sind, hinterher springen.

402. Eine Bordsprechverbindung zwischen Cockpitbesatzung, Luftfahrzeugladungsmeister und Absetzleiter muss vorhanden sein.

Bei Ausfall der Sprechverbindung vom Luftfahrzeugladungsmeister zum Absetzleiter während des Fluges werden die erforderlichen Kontrollen durch Handzeichen des Luftfahrzeugladungsmeisters dem Absetzleiter angezeigt. Dabei wird die Zeitspanne in Minuten bis zum Absetzen durch die Zahl der aus der Faust gestreckten Finger angegeben.

II. Vorbereiten und Prüfen des Laderaumes TRANSALL C-160 durch den Luftfahrzeugladungsmeister/ Absetzpersonal vor dem Fallschirmsprungdienst[1])

403. Vor dem Anlassen des Hilfsaggregates überprüft der **Luftfahrzeugladungsmeister** das Luftfahrzeug gem. GAF T.O. 1 C – 160 – 1CL – 4 (Checkliste).

---

[1]) Nur beim Absetzen mit automatischem Sprungfallschirm

4	**Absetzen von Personen aus dem Transportflugzeug TRANSALL C-160 mit Sprungfallschirmen**

Das **Absetzpersonal** überprüft

1. die Steckbolzen der Ankerseile A, B, C, D[1]) (links und rechts),
2. Rückholwindenseil (links und rechts in den Seilaufhängungen je zweimal befestigt),
3. Sitze und Sicherheitsgurte daraufhin, ob
   - Sitze heruntergeklappt,
   - Sicherheitsgurte eingebaut,
   - Rückenlehnen sicher befestigt,
   - Fallschirmspringer mit Sprunggepäck, einschließlich des Absetzpersonals:
     + Fallschirmsprungreihe A = 12, B = 17, C = 18, D = 13 Sitzplätze
   - Fallschirmspringer ohne Sprunggepäck einschließlich des Absetzpersonals:
     + Fallschirmsprungreihe A = 16, B = 24, C = 24, D = 16 Sitzplätze,
4. die Spannung der Ankerseile (gemessen bei STA 12,50 m - 1,85 bis 1,86 m vom Laderaumboden aus),
5. Spucktüten (an Bord),
6. Zustand der Anker-, Rückholwinden- und Zugseile,
7. Springertüren (Gängigkeit der Türen und Türverriegelung),
8. Sprungplattform und Türschutz (angebracht und nach innen geklappt),
9. abwerfbare Springertüren (linke und rechte Springertür Riegel geschlossen und plombiert),
10. Laderaumboden (Zurrösengehäuse im Bereich der Springertüren durch Schutzkappen abgedeckt, eingebaute Zurrösen in den Vertiefungen, Rutschfestigkeit: Ölflecke usw.),
11. Zugseile[1]) (links und rechts in den Seilaufhängungen je zweimal befestigt),
12. Konsolarme[1]) (links und rechts ausgeklappt, verriegelt und plombiert),
13. Rückholmuffen[1]) (mit Karabinerhaken an den Konsolarmen befestigt),
14. Steckbolzen der Ankerseile B und C[1]) (beiderseits der Konsolarme),
15. Rettungsseil und Rückholbügel[1]) (links und rechts),
16. Vorhang, beim Absetzen mit automatischem Sprungfallschirm (sicher befestigt),

[1]) Nur beim Absetzen mit automatischem Sprungfallschirm

4	**Absetzen von Personen aus dem Transportflugzeug TRANSALL C-160 mit Sprungfallschirmen**

17. Kopfhörer mit Verlängerungskabel (vorhanden),
18. Steckbolzen der Ankerseile A, B, C, D[1]) (bei Spant 47).

404. Nach dem Anlassen des Hilfsaggregates GTG sind durch den Ladungsmeister/Absetzleiter

- die Bordsprechanlage,
- die Funktion der Rückholwinde,
- die Funktion der Signalanlage (Rot/Grün),
- die Funktion der Hupe

zu überprüfen.

405. Absetzen von Türlasten:
1. Teilbare D-Ringe am Ankerseil befestigt,
2. Verzurrgurte und Zurrösen vorhanden.

406. Absetzen von Fallschirmspringern bei Nacht oder Dämmerung:
1. Deckenbeleuchtung/Notbeleuchtung (Funktion überprüfen).
2. Schalterstellung rot/grün (in den Springertüren auf dunkel).
3. Bullaugen im Laderaum abdecken.

III. Sprungeinweisungen

a) Sprungeinweisung für das Absetzen mit automatischem Sprungfallschirm

407. Die Sprungeinweisung erfolgt nach Abschluss der Fallschirmsprungvorbereitungen.

Sie **muss** folgende Punkte enthalten:
1. Art des Fallschirmsprunges;
2. Besetzen des Luftfahrzeuges und Verhalten im Luftfahrzeug. (Jeder Springer setzt sich auf seinen befohlenen Platz und schnallt sich an; Sicherheitsgurte sind über dem Reservebrustfallschirm anzubringen);

---

[1]) Nur beim Absetzen mit automatischem Sprungfallschirm. Bei Verwendung des Sprunggepäckgurtzeuges SGE 006 ist die Abdeckplane nicht erforderlich.

4	Absetzen von Personen aus dem Transportflugzeug TRANSALL C-160 mit Sprungfallschirmen

3. Flugdauer, Anzahl der Anflüge;
4. Absetzplatz, Absetzhöhe und -geschwindigkeit;
5. Wetterverhältnisse am Absetzplatz;
6. Besonderheiten des Absetzplatzes (Gefahrenpunkte);
7. Verhalten während des Fallschirmsprunges:
   – Absprung und Körperhaltung dabei zählen „hopptausend, zweitausend, dreitausend, viertausend“,
   – Kappe überprüfen,
   – Umschau halten,
   – bei Gepäcksprüngen das Ablassen des Sprunggepäcks ca. 100 m über Grund,
   – Fertig machen zur Landung;
8. Verhalten bei Funktionsstörungen des Fallschirmes;
9. Verhalten bei Landung in Gewässern, Baumlandung und Landung in Hochspannungsleitungen;
10. Verhalten nach dem Fallschirmsprung[1]);
11. Verhalten beim Hängenbleiben am Transportflugzeug;
12. Notsignale und Verhalten bei Luftnotlagen;
13. Nach der Sprungeinweisung führt der Absetzleiter das Sicherheitstraining durch. Es enthält das Verhalten bei
    – Versager und
    – Fehlentfaltung.

Vor weiteren Fallschirmsprüngen der gleichen Soldaten, am gleichen Tag und unter gleichen Bedingungen kann die Sprungeinweisung auf die Wiederholung der Tätigkeiten gem. Nr. 8/13 reduziert werden.

b) Sprungeinweisung für das Absetzen mit manuellem Sprungfallschirm

(bei Aus- und Weiterbildung ohne Einsatzcharakter)

408. Die Sprungeinweisung durch den Absetz- oder Ausbildungsleiter **muss** folgende Punkte enthalten:
1. Art des Fallschirmsprunges;
2. Besetzen des Transportflugzeuges;

---

[1]) Der taktische Führer befiehlt den für nach der Landung (vor Bergen des Fallschirms) herzustellenden Bereitschaftsgrad **und** das Sammelverfahren (Anlage 5).

4	**Absetzen von Personen aus dem Transportflugzeug TRANSALL C-160 mit Sprungfallschirmen**

3. Anlegen der Sicherheitsgurte;
4. Flugdauer und Anzahl der Anflüge;
5. Absetzhöhe und Geschwindigkeit;
6. Freifallzeit;
7. Absetzplatz;
8. Wetterverhältnisse am Absetzplatz, insbesondere Angaben zum Boden- und Höhenwind;
9. Besonderheiten des Absetzplatzes (Gefahrenpunkte);
10. Verhalten im Luftfahrzeug, ggf. Sauerstoffbenutzung;
11. Einteilen der Sprungfolge und Festlegen der Öffnungshöhe für jeden Springer ggf. Einstellung des automatischen Öffnungsautomaten und des Höhenmessers);
12. Verhalten bei Funktionsstörungen des Fallschirmes gem. Sicherheitstraining;
14. Verhalten bei Baumlandung, Landung in Gewässern und Hochspannungsleitungen;
15. Verhalten nach dem Fallschirmsprung;
16. Verhalten bei Luftnotlagen/Sicherheitsbestimmungen.

IV. Absetzen von Personen

a) Absetzen mit automatischem Sprungfallschirm

409. Vor dem Start:

AL und A – überprüfen das Transportflugzeug anhand der Liste für die Luftfahrzeugüberprüfung Laderaum TRANSALL C-160 (Nr. 403),

AL – lässt die Springer in Linie zu vier Gliedern antreten,

4	**Absetzen von Personen aus dem Transportflugzeug TRANSALL C-160 mit Sprungfallschirmen**

Reihenfolge:

	Fallschirm-Sprungreihe	Anzahl der Fallschirmspringer mit Sprunggepäck	ohne Sprunggepäck
1. Glied	A	12	16
2. Glied	B	15 + AL + A	22 + A + A
3. Glied	C	17 + A	23 + A
4. Glied	D	13	16
Anzahl:		60	80

(Aufstellung **mit** AL und A);

A – überprüfen die Fallschirmspringer (Anlage 4) und übergeben die Karabinerhaken bei den Fallschirmsprungreihen A und B über die linke, bei den Fallschirmsprungreihen C und D über die rechte Schulter;

AL – gibt Sprungeinweisung (Nr. 407) und danach Befehl zum Besetzen des **Transportflugzeuges.**

410. Besetzen des Transportflugzeuges:

A – führen das Besetzen des Transportflugzeuges, links und rechts an den Auffahrbrücken stehend, und überprüfen durch Blickkontrolle die Fallschirmspringer,

AL – überwacht von der Laderampe aus das ordnungsgemäße Besetzen des Transportflugzeuges,

A – entfernen die Auffahrbrücken und legen diese auf die Laderampe, befestigen die Abfangstreben,

LfzLMstr – schließt die Laderampe und das hintere Ladetor,

A – befestigen die Auffahrbrücken links und rechts in vorgesehenen Halterungen,

AL – meldet dem vwtLFF „Laderampe/Ladetor geschlossen, Sicherheit vorhanden, fertig zum Rollen“.

4	Absetzen von Personen aus dem Transportflugzeug TRANSALL C-160 mit Sprungfallschirmen

411. Vor dem Absetzen:

AL – gibt auf Befehl des verantwortlichen Luftfahrzeugführers (vwtLFF) „X-15 Min.!“ („X-20 Min.!“ bei Nacht) den Absetzern durch Handzeichen den Befehl zur Ausrüstungskontrolle und bestätigt dem vwtLFF „X-15 Min. (X-20 Min.! bei Nacht) verstanden!“,

A – Absetzer bestätigen das Kommando an den AL,
– führen die Ausrüstungskontrolle durch,
– lassen
+ Marscherleichterung einstellen,
+ Sicherheitsgurte lösen,
+ Karabinerhaken in die Hand nehmen,
+ Türlasten entzurren, zur Tür ziehen und einhaken,
+ Zurrgerät verstauen,
– melden dem Absetzleiter durch Handzeichen „X-15 Min. (X-20 Min. bei Nacht) durchgeführt!“,

AL – meldet dem vwtLFF/LfzLMstr „X-15 Min. (X-20 Min. bei Nacht) durchgeführt!“.

Auf das Signal „Rotes Licht an“ beginnen bei Tag acht Minuten, bei Nacht zwölf Minuten vor Erreichen des Absetzpunktes die

Vorbereitungen zum Absetzen:

AL – gibt auf Befehl des vwtLFF „X-8 Min. (X-12 Min. bei Nacht)!“ den Absetzern durch Handzeichen die Sprungkommandos frei,

A – geben die Sprungkommandos:
+ „Fertigmachen!“,
+ „Sprungreihe A (Sprungreihe D) aufstehen und einhaken!“; dabei werden die Sitze hochgeklappt und befestigt,
+ „Sprungreihe B (Sprungreihe C) aufstehen und einhaken!“; dabei werden die Sitze hochgeklappt und befestigt,
+ „Überprüfen!“
(Die Absetzer überprüfen zuerst die Springer der Sprungreihen A/D von vorne und dann von hinten, anschließend in umgekehrter Reihenfolge die Sprungreihen B/C,

4	Absetzen von Personen aus dem Transportflugzeug TRANSALL C-160 mit Sprungfallschirmen

+ „Fertigmeldung!“,
+ nach Entgegennahme der Fertigmeldung haken sich die Absetzer ein und melden dem AL durch Handzeichen „X-8 Min. (X-12 Min. bei Nacht) durchgeführt!“,

AL
– überprüft den Verlauf der Aufziehleinen der Absetzer und der Türlasten,
– meldet dem vwtLFF/LfzLMstr „X-8 Min. (X-12 Min. bei Nacht) durchgeführt!“,
– gibt auf Befehl des vwtLFF „X-2 Min., Türen auf!“ den Absetzern durch Handzeichen den Befehl „X-2 Min.!“ und durch ein weiteres Handzeichen den Befehl „Türen auf!“,

A
– öffnen die Springertüren und überzeugen sich, dass diese richtig eingerastet sind,
– klappen die Sprungplattformen und den Türschutz nach außen,
– schieben die Türlast in die Nähe des unteren Türrandes,
– geben das Kommando „Vorrücken!“, worauf zunächst die Springerreihen A und D vorrücken,
– melden dem Absetzleiter durch Handzeichen „X-2 Min. Türen auf durchgeführt!“,

AL
– meldet dem vwtLFF/LfzLMstr „X-2 Min. Türen auf durchgeführt!“,

A
– stellen die Türlast in Absetzposition in die Tür,

AL
– gibt auf Befehl des vwtLFF „X-10 Sek.!“ durch Handzeichen an die Absetzer den Befehl „noch 10 Sek.“,

A
– geben an den ersten Springer das Kommando, „Fertig zum Sprung!“,
– setzen auf „Grünes Licht/Hupe“ unabhängig voneinander die Sprungreihen A und D und danach die Sprungreihen B und C ab,
– nehmen die Aufziehleinen entgegen und überwachen das Absetzen der Sprungreihen.

412. Der AL darf nicht mitspringen (Nr. 401).
Der Absetzer überprüft vor dem Absprung, dass kein Springer hängen geblieben ist und meldet dies dem Absetzleiter.

4	**Absetzen von Personen aus dem Transportflugzeug TRANSALL C-160 mit Sprungfallschirmen**

413. Beim Absetzen von mehreren Türlasten aus einer oder beiden Springertüren sowie beim Absetzen von Türlasten mit anschließendem Absetzen von Springern ist ein zeitlicher Abstand von **einer Sekunde** zwischen Türlast und Springer einzuhalten.

Der Absetzer überzeugt sich durch Beobachten der Aufziehleinen, ob die Last frei ist. Erst danach beginnt das Absetzen der Springer.

Gleichzeitiges Absetzen von Springern aus der einen und Türlasten aus der anderen Tür ist verboten!

414. Beim **Fallschirmspringen bei Nacht** schaltet der LfzLMstr ggf. bei „X-20 Min.!“ (Ausrüstungskontrolle) die Laderaumbeleuchtung ein.

Nach der Meldung des Absetzleiters „X-12 Min. durchgeführt!“ schaltet der LfzLMstr die Laderaumbeleuchtung aus, Notbeleuchtung bleibt an.

415. Nach dem Absetzen:

Das Einziehen der Verpackungssäcke wird vom LfzLMstr unter Mithilfe des AL durchgeführt.

AL – meldet dem vwtLFF: „Absetzvorgang beendet, ziehe Verpackungssäcke ein“,

LfzLMstr/AL – betätigt über das Fernbediengerät die Rückholwinden zum Einziehen der Verpackungssäcke,
überwachen den ordnungsgemäßen Rücklauf der Aufziehleinen, meldet dem vwtLFF: „Verpackungssäcke eingezogen, schließe Türen!“,
– meldet dem vwtLFF: „Türen sind geschlossen!“,
– bringen die Rückholmuffen in die Ausgangsstellung,
– haken Rückholwinden und Zugseile in die Seilaufhängungen ein und die Aufziehleinen aus den Ankerseilen aus.

b) Maßnahmen des Ladungsmeisters/Absetzpersonals beim Bergen eines hängen gebliebenen Springers

416. Ist ein Springer nach dem Absprung aus dem Transportflugzeug TRANSALL C-160 **an der Aufziehleine** hängen geblieben, wird er vom LfzLMstr geborgen. AL und A unterstützen den LfzLMstr bei der Bergung.

4	Absetzen von Personen aus dem Transportflugzeug TRANSALL C-160 mit Sprungfallschirmen

AL/A – erkennt Störung beim Fallschirmspringen,

AL – lässt Absetzvorgang unterbrechen,
– meldet Störung an vwtLFF,

A – unterbrechen das Fallschirmspringen, befehlen: „Springer zurück, Sitze abklappen, hinsetzen, anschnallen!“,

LfzLMstr/AL – warten die Freigabe des vwtLFF zum Einziehen ab,

A – der betreffenden Springertür befestigt den Springerrückholbügel und die Abdeckplatte, übernimmt das Springerrettungsseil vom zweiten Absetzer,

LfzLMstr – lässt das Rückholwindenseil über das Fernbediengerät nach,

AL/A – hält Rückholwindenseil gestrafft,

A – legt das Springerrettungsseil dreimal um die Aufziehleinen,

AL/A – hakt den Karabinerhaken des Rückholwindenseiles in die Ringe des Springerrettungsseiles ein,

AL – gibt Handzeichen „Bergung beginnen“,

LfzLMstr/AL – zieht mit der Rückholwinde über das Fernbediengerät den hängen gebliebenen Springer ein und überwacht den ordnungsgemäßen Rücklauf der Aufziehleinen, bis sich der Springer in Höhe der Springertür befindet,

AL/A – ziehen den Springer unter gleichzeitigem Nachlassen des Rückholwindenseiles durch LfzLMstr in den Laderaum zurück,

A – sichert den Springer,

LfzLMstr/AL – meldet dem vwtLFF „Springer geborgen“.

417. Sind die beiden A als Letzte mitgesprungen, führt der AL die Aufgaben der A mit durch.

418. Kann der Springer auf diese Weise nicht geborgen werden (z.B. Windenausfall an der entsprechenden Springertür), ist wie folgt zu verfahren:

– Springer sind zu sichern,
– defekte Winde ist auszubauen und zu ersetzen,
– Springer ist mit Rückholwinde zu bergen.

4	**Absetzen von Personen aus dem Transportflugzeug TRANSALL C-160 mit Sprungfallschirmen**

Defekte Winden werden im Flug umgebaut; GAF T.O. 1-C-160-CL 4.

Bei Ausfall **beider** Rückholwinden sind

- 2x 45-kn-Gurte in die Ösen des Springerrettungsseiles sowie in 2 verschiedene Verzurrösen am Laderaumboden der Seite einzuhaken, an der der Springer hängen geblieben ist,
- die 45-kn-Gurte wechselseitig so lange spannen, bis der Springer in den Laderaum hineingezogen werden kann.

VORSICHT: Ist ein Fallschirmspringer an der Gepäckablassleine der Zusatzausrüstung hängen geblieben, darf er unter keinen Umständen an der Aufziehleine eingeholt werden.

Ist ein Fallschirmspringer **nicht** an der Aufziehleine des Fallschirmes, sondern an einer anderen – z.B. der **Gepäckablassleine** – hängen geblieben, hat der AL das Springen **sofort** zu unterbrechen.

Der an der Ablassleine hängen gebliebene Springer ist unter Zuhilfenahme eines 45-kn-Gurtes, der über den Springerrettungsbügel gelegt und in die Ösen des Springerrettungsseils eingehakt wird, zu bergen. Hierbei ist zu beachten, dass das Springerrettungsseil **nicht** um die Aufziehleine, sondern um die Gepäckablassleine-/gurte gelegt wird.

AUSNAHME: **AL kappt Gepäckablassleine** auf Anweisung des **vwtLFF über dem Absetzplatz** (ggf. nach erneutem Anflug).

c) Absetzen mit manuellem Sprungfallschirm

419. Freifallspringer können aus dem Transportflugzeug TRANSALL C-160 mit manuellen Sprungfallschirmen aus den Springertüren **oder** von der Laderampe abgesetzt werden.

Beim Absetzen von der Rampe **müssen** die Springertüren geschlossen bleiben. Es dürfen sich **höchstens 10 Springer** gleichzeitig auf der geöffneten Laderampe aufhalten.

Bei Außenlufttemperaturen ab Min. us 35°C darf die Rampe nicht geöffnet werden.

Der Personaleinsatz, die Sprungkommandos und das Verhalten in der Maschine sind vom Absetzverfahren abhängig.

4	**Absetzen von Personen aus dem Transportflugzeug TRANSALL C-160 mit Sprungfallschirmen**

Absetzverfahren können sein:

- **Absetzen nach terrestrischer Navigation im Endanflug**. Die Orientierung erfolgt dabei an-hand von Landmarken durch die Besatzung oder den Absetzleiter auf der Rampe. Korrekturen für den Endanflug werden mittels Bordsprechanlage übermittelt. Dies ist das Regelverfahren.
- **Absetzen nach TACAN**. Die Luftfahrzeugbesatzung berechnet den Absetzpunkt anhand der Peilung zu einer Funknavigationsanlage. Das Absetzen erfolgt durch den Absetzleiter auf Kommando/Zeichen des vwtLFF/Ladungsmeisters.
- **Absetzen mit ANAFRA** (nur C-160). In diesem Verfahren wird der Absetzpunkt mit dem Bordcomputer des Luftfahrzeuges berechnet. Das Alter der zugrunde gelegten Winddaten entscheidet über die Genauigkeit.
- **Absetzen durch ELG**. Dieses Verfahren wird selten angewendet. Es kann das Absetzen nach terrestrischer Navigation ersetzen/ergänzen, wenn Landmarken schwer zu erkennen sind.

Für Freifallsprünge unter Einsatzbedingungen ist soweit möglich mit den Absetzverfahren TACAN oder ANAFRA abzusetzen, um Besatzung und Springer an das Verfahren zu gewöhnen.

Das Absetzen nach Kurskorrekturen durch den Absetzleiter verspricht aus großen Höhen, bei Nacht und/oder bei unbekannten Absetzplätzen wenig Erfolg und ist auf Fort- und Weiterbildung bei Tag auf bekannte Absetzplätze zu beschränken.

Für das Absetzen sind einzuteilen:

- ein Absetzleiter/Einsatzoffizier (Aufgaben gem. Anlage 16),
- ein zusätzlicher Absetzer (wenn aus beiden Türen gleichzeitig abgesetzt werden soll),
- bei Sprüngen über 3650 m/12.000 ft NN/MSL ein Sauerstoffsicherheitswart (Aufgaben gem. Anlage 17).

Die Kommandos in der Maschine, die X-Zeiten und der Ablauf des Einsatzes sind in einem Besatzungsbriefing durch den Absetz-/Einsatzleiter eindeutig abzusprechen (Anlage 18).

Ist der Absetz-/Einsatzleiter nicht in das Intercomsystem der Maschine eingebunden, sind die Kommandos des vwtLFF über den Ladungsmeister an den Absetz-/Einsatzleiter weiterzugeben.

4	**Absetzen von Personen aus dem Transportflugzeug TRANSALL C-160 mit Sprungfallschirmen**

Absetzleiter und ggf. zusätzlicher Absetzer können mitspringen, dann übernimmt der Ladungsmeister die notwendigen Aufgaben nach dem Absetzen.

420. Taktische Führer einer Sprunggruppe dürfen nicht als Absetzleiter, Absetzer oder Sauerstoffsicherheitswart eingesetzt werden.

421. Vor dem Start: siehe Nr. 409/410.

422. Vor dem Absetzen: siehe Anlage 20.

423. Absetzen aus den Springertüren bei terrestrischer Navigation:

vwtLFF – gibt dem LfzLMstr nach dem Komman do: „Springertüren öffnen!“ den Befehl zum Öffnen der Springertüren. Laderampe und Ladetor dürfen **nicht** geöffnet werden,

LfzLMstr – öffnet die Springertür(en) und überzeugt sich, dass sie richtig eingerastet ist/ sind,
– klappt die Sprungplattform(en) und den Türschutz nach außen,
– melden dem vwtLFF die Ausführung,

AL/A – gibt das Sprungkommando: „Vorrücken!“,
- meldet dem LfzLMstr „X-4 durchgeführt!“,

LfzLMstr – übermittelt „X-4 durchgeführt“ an den vwtLFF,

AL/A – überprüft ggf. den Anflug und übermittelt Anflugkorrekturen durch Handzeichen an den LMstr,

LfzLMstr – übermittelt Anflugkorrekturen an den vwtLFF,

AL/A – gibt/geben das Kommando „Fertig zum Sprung!“. Der/ die Freifallspringer nehmen die Endaufstellung zum Absetzen ein,

AL/A – gibt/geben nach Freigabe durch den vwtLFF bei Erreichen des Absetzpunktes das Sprungkommando „Ab!“.

4	Absetzen von Personen aus dem Transportflugzeug TRANSALL C-160 mit Sprungfallschirmen

424. Absetzen über die Laderampe:

LfzLMstr – öffnet nach dem Kommando „Laderampe öffnen!," die Laderampe (Absetzstellung) und das hintere Ladetor. Bei geöffneter Laderampe/Ladetor dürfen die Springertüren **nicht** geöffnet werden,

LfzLMstr – meldet dem vwtLFF: „X-4 durchgeführt!",

AL – überprüft den Anflug und übermittelt Anflugkorrekturen durch Handzeichen an den LMstr,

LMstr – übermittelt Anflugkorrekturen an den vwtLFF,

AL – gibt/geben das Sprungkommando „Vorrücken!",
- bis maximal 10 Springer nehmen Aufstellung auf der Rampe,
- gibt/geben nach Freigabe durch den vwtLFF bei Erreichen des Absetzpunktes das Sprungkommando „Ab!",
- die Springer verlassen die Rampe mit der oder gegen die Flugrichtung.

Weitere Freifallspringer, die im selben Anflug abgesetzt werden sollen, begeben sich nach dem Absprung der ersten Springer auf die Laderampe und verfahren in der gleichen Weise.

Beim Absetzen von Freifallspringern aus den Springertüren oder über die Laderampe können der Absetzer/Absetzleiter sich den letzten Springern der Fallschirmspringerreihen anschließen und mit abspringen. Springt das Absetzpersonal nicht mit, übernimmt es die Aufgaben nach Nr. 426.

425. Für das Springen bei Nacht hat das Absetzpersonal, sofern dies aus taktischen Gründen befohlen wird, vor dem Start die Bullaugen abzudecken. In diesem Falle wird die Laderaumbeleuchtung gem. Anlage 20 bis auf die Notbeleuchtung ausgeschaltet.

426. Nach dem Absetzen hat der LfzMstr folgende Aufgaben. Er
- meldet dem vwtLFF „Absetzen beendet,"
- lässt durch AL/A die Springertüren unter seiner Aufsicht schließen oder schließt sie selbst, falls erforderlich, oder
- schließt die Laderampe und das hintere Ladetor,
- meldet dem vwtLFF „Sicherheit im Laderaum vorhanden".

Kapitel 5

Absetzen von Personen aus dem leichten Transporthubschrauber UH-1D mit Sprungfallschirmen

I. Allgemeines

501. Zum Absetzen von Personen aus dem LTH UH-1D ist ein Absetzer (A) erforderlich.

Im Rüstzustand „automatischer Sprungfallschirm“ ist das Absetzen von Springern mit automatischen Sprungfallschirmen (aut) nur mit Stehhaltegurt zulässig.

Der Rüstsatz besteht aus

- einem Lastengurt mit acht D-Ringen vom Lastenabsetzgurtzeug 225 kg,
- einer Schutzkappe und Polsterung für den Sockel der Rettungswinde,
- einem Sprechsatz Bordfunk,
- einem Stehhaltegurt (SIGU 13 A) kurz für den Absetzer/die Absetzschüler und den Absetzerausbilder (AA), sofern dieser mitfliegt,
- einem Rettungsgurt UH-1-D (Doppel-V-Gurt),
- einer Rolle Klebeband.

Der Rüstsatz wird vom Bedarfsträger, Stehhaltegurte werden vom fliegenden Verband bereitgestellt.

Das Absetzen mit Sprunggepäck ist beim Sprungdienst mit automatischen Sprungfallschirmen nicht zulässig.

5	Absetzen von Personen aus dem leichten Transporthubschrauber UH-1D mit Sprungfallschirmen

II. Vorbereiten und Überprüfen des Transporthubschraubers vor dem Fallschirmsprungdienst

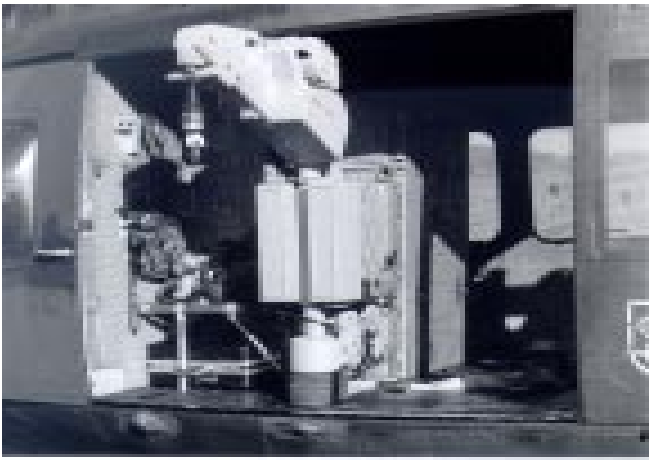
a) UH-1D mit Rettungswinde (automatischer Sprungfallschirm)

502. Der Bordmechanikerfeldwebel (BordMechFw) und das Absetzpersonal bereiten den Hubschrauber mit dem Rüstsatz „automatischer Sprungfallschirm“ für das Absetzen vor.

1. Mit Ausnahme der Zweier-Sitzbank rechte Getriebeseite werden alle Truppensitze ausgebaut.
2. Der Rettungsgurt (Doppel-V-Gurt) ist unter dem Sitz des A an der Getriebeumwandung so einzuhaken, dass er sofort griffbereit ist.
3. Die Halterungen für das Bodenfahrwerk/Aufhängelaschen an der rechten Landekufe,
   - die Halterungen an der rechten Bordkante (Bild 501),
   - der Sockelteil der Rettungswinde (Bild 502),
   - Verzurrringe im Bereich der rechten Laderaumtür (Bild 502)

sind zu polstern bzw. zu überkleben.

Bild 501



Halterungen gepolstert/überklebt

5	**Absetzen von Personen aus dem leichten Transporthubschrauber UH-1D mit Sprungfallschirmen**

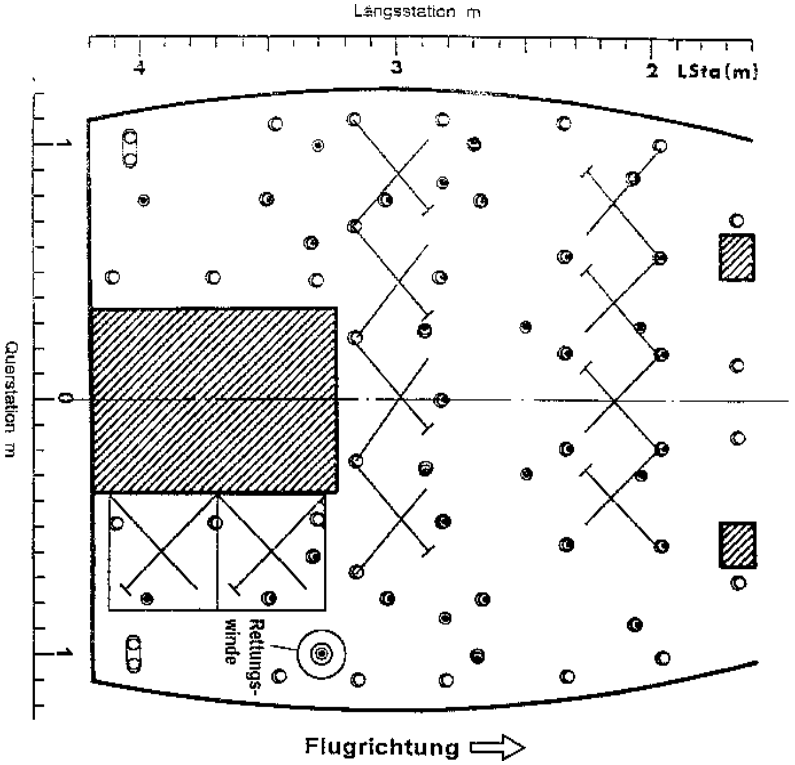
Bild 502

Sockelteil der Rettungswinde gepolstert

5	**Absetzen von Personen aus dem leichten Transporthubschrauber UH-1D mit Sprungfallschirmen**

4. Die Sicherheitsgurte sind gemäß Bild 503 in die Verzurrringe einzuhängen und auszulegen.

Bild 503

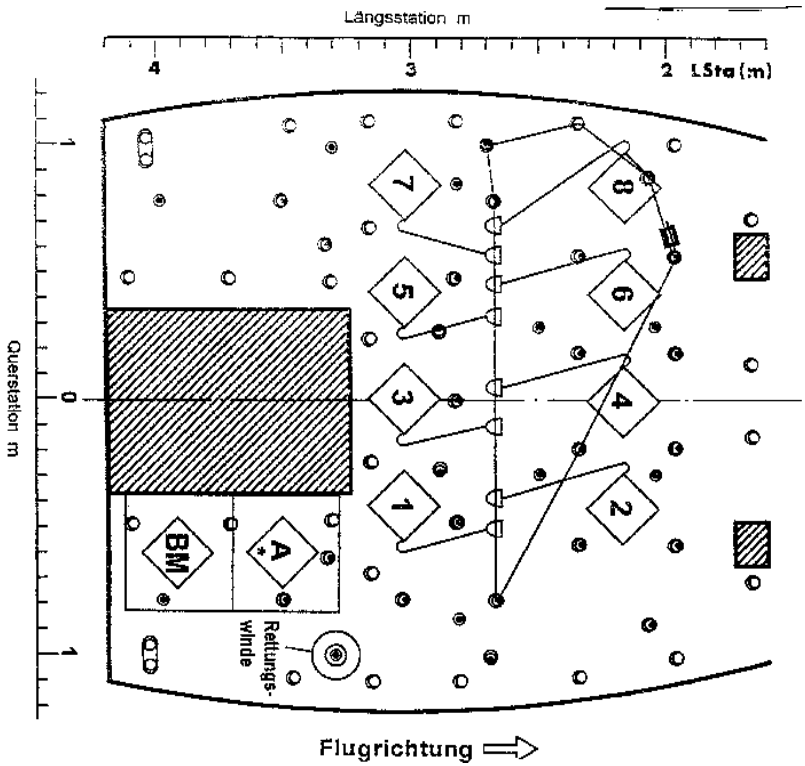


Anordnung der Sicherheitsgurte

5. Lastgurt mit acht D-Ringen vom Lastenabsetzgurtzeug 225 kg durch sieben Verzurrringe ziehen, mit Klemmschnallen verbinden und mit Klebeband sichern (Bild 504). Mit diesem Verfahren können in Abhängigkeit vom Betankungszustand bis zu 8 Springer abgesetzt werden.

5	**Absetzen von Personen aus dem leichten Transporthubschrauber UH-1D mit Sprungfallschirmen**

Bild 504



Lastengurt mit bis zu acht D-Ringen am Laderaumboden befestigt, Plätze der Springer

6. Das Verfahren zur Ausbildung/Überprüfung der Absetzer in Verbindung mit dem Absetzen von bis zu 6 Springern je nach Betankungszustand/ Höchststartmasse des Hubschraubers gem. **GAF T.O. 1H-1 (U) D-9** darf nur durch Ausbildungspersonal der LL/LTS durchgeführt werden.

5	Absetzen von Personen aus dem leichten Transporthubschrauber UH-1D mit Sprungfallschirmen

b) UH-1D (manueller Sprungfallschirm)

503. Der Bordmechanikerfeldwebel (BordMechFw) und die Freifallspringer bereiten den Hubschrauber für das Absetzen vor. Dabei sind an allen Sitzen (bei ausgebauten Sitzen am Boden) Sicherheitsgurte (nur Bauchgurte) vorzusehen.

III. Sprungeinweisungen

a) Sprungeinweisung für das Absetzen mit automatischem Sprungfallschirm

504. Die Sprungeinweisung durch den Absetzer **muss** folgende Punkte enthalten:

1. Art des Fallschirmsprunges.
2. Besetzen des Hubschraubers nach Aufforderung durch die Besatzung.
   Der Absetzer
   - weist jedem Springer seinen D-Ring zu, in den dieser nach dem Besetzen seine Aufziehleine einhakt und überwacht das Einhaken der Aufziehleine,
   - weist jedem Springer seinen Platz mit den dazugehörenden Bauchgurten zu.
3. Flugdauer.
4. Absetzhöhe und -geschwindigkeit.
5. Absetzplatz und Kontrollpunkte.
6. Wetterverhältnisse am Absetzplatz.
7. Besonderheiten des Absetzplatzes (Gefahrenpunkte).
8. Verhalten im Hubschrauber gemäß Nr. 506, 507 und 510.
9. Verhalten während des Absprunges und am Fallschirm:
   - Absprung aus dem Sitzen durch Abdrücken mit beiden Händen, der Absprung aus dem Stand und von der Kufe ist verboten!
   - Füße geschlossen vor den Landekufen,
   - Einnahme der normalen Sprunghaltung, dabei zählen „hopptausend .....fünftausend“,

5	Absetzen von Personen aus dem leichten Transporthubschrauber UH-1D mit Sprungfallschirmen

- Kappe überprüfen,
- Umschau halten,
- Fertigmachen zur Landung.

10. Verhalten bei Funktionsstörungen des Fallschirmes.
11. Verhalten bei Landung in Gewässern, Baumlandung und Landung in Hochspannungsleitungen.
12. Verhalten nach dem Fallschirmsprung.
13. Verhalten im Falle des Hängenbleibens am Transporthubschrauber (der Hängengebliebene versucht Blickverbindung mit dem Absetzer aufzunehmen und streckt die Arme seitlich aus).
    Während des gesamten Bergevorganges bleiben die Hände ausgestreckt zur Seite.
14. Verhalten bei Luftnotfällen/Sicherheitsbestimmungen.
15. Durchführung des Sicherheitstrainings.

b) Sprungeinweisung für das Absetzen mit manuellem Sprungfallschirm

505. Die Sprungeinweisung durch den Leitenden/Freifallbeauftragten muss folgende Punkte enthalten:

1. Art des Fallschirmsprunges.
2. Besetzen des Hubschraubers.

(Freifallspringer besetzen von der rechten Seite den Laderaum, der letzte Springer zuerst, nehmen die befohlenen Plätze ein und legen die Sicherheitsgurte an. Der Absetzer, falls erforderlich, folgt am Schluss).

Die maximale Zuladung ist abhängig vom Betankungszustand der Maschine.

3. Flugdauer und Anzahl der Anflüge.
4. Absetzhöhe und -geschwindigkeit.
5. Freifallzeit (mindestens 3 Sekunden),
6. Absetzplatz.
7. Wetterverhältnisse am Absetzplatz, insbesondere Angaben zum Boden- und Höhenwind.
8. Besonderheiten des Absetzplatzes (Gefahrenpunkte).
9. Verhalten im Hubschrauber (Nrn. 511-514).
10. Einteilen der Sprungfolge.

5	Absetzen von Personen aus dem leichten Transporthubschrauber UH-1D mit Sprungfallschirmen

11. Festlegen der Auslösehöhe für jeden Springer (Einstellung des automatischen Höhenauslösers und des Höhenmessers).
12. Verhalten bei Funktionsstörungen gem. Sicherheitstraining (Nr. 706).
13. Verhalten bei Baumlandung, Landung in Gewässern und Hochspannungsleitungen.
14. Verhalten bei Luftnotlagen/Sicherheitsbestimmungen.
15. Sicherheitstraining.

IV. Absetzen von Personen

a) Absetzen mit automatischem Sprungfallschirm und Rettungswinde

506. Vor dem Start führt der Absetzer folgende Aufgaben/Tätigkeiten aus:

Er

- bereitet vor und überprüft den Hubschrauber gemäß Nr. 502 sowie die Funktionsbereitschaft des Sprechgeschirres/Fliegerhelmes,
- legt den Stehhaltegurt kurz an,
- lässt die Springer in Linie zu einem Glied antreten,
- überprüft die Springer/Fallschirmsprungausrüstung und übergibt den Karabinerhaken dem Springer Nr. 1 über die **linke**, den Springern 2-8 über die **rechte** Schulter,
- gibt die Sprungeinweisung gem. Nr. 504, danach den Befehl zum Besetzen des Hubschraubers,
- leitet das Besetzen des Hubschraubers, indem er den einzelnen Springern die D-Ringe zuweist und die Aufziehleinen einhaken lässt (dazu nehmen die Springer die Aufziehleine von der Schulter unter den Arm),
- weist den Springern ihre Plätze zu (Bild 504) und lässt den Hubschrauber einzeln besetzen, nach Einnehmen der Plätze schnallen sich die Springer selbstständig an,
- überwacht das Anlegen der Sicherheitsgurte durch die Springer,
- setzt sich auf seinen befohlenen Platz und schnallt sich an (Bild 504/505),
- schließt die rechte Schiebetür und
- meldet dem Bordmechanikerfeldwebel (BordMechFw) „Springer fertig zum Start!“.

5	**Absetzen von Personen aus dem leichten Transporthubschrauber UH-1D mit Sprungfallschirmen**

Der Bordmechanikerfeldwebel (BordMechFw) meldet dem vwtLFF: „Startbereitschaft im Laderaum!“.

Bild 505

Besetzter Hubschrauber

507. Der Absetzer

- löst bei Erreichen der Absetzhöhe **und** auf das X-4 Minuten-Signal des vwtLFF/BordMechFw seinen Sicherheitsgurt,
- gibt das Sprungkommando „Achtung – Abschnallen!“,
- gibt das Sprungkommando „Achtung – Überprüfen!“,
- gibt das Sprungkommando „Achtung – Fertigmeldung!“ (die Springer melden der Reihe nach von Nr. 8 bis Nr. 1),
- öffnet auf das X-30 Sekunden-Signal des vwtLFF/BordMechFw (dabei Fluggeschwindigkeit 50 - max. 70 KIAS[1]) die rechte Schiebetür, welche durch den BordMechFw gesichert wird.
- sichert zugleich den 1. Springer, indem er ihn mit der rechten Hand am rechten oberen Tragegurt fest hält.

Der BordMechFw fährt den Arm der Rettungswinde nach außen aus.

---

[1]) KIAS (knotsindicated airspeed) = die am Fahrtmesser angezeigte Fluggeschwindigkeit in Knoten

5	**Absetzen von Personen aus dem leichten Transporthubschrauber UH-1D mit Sprungfallschirmen**

Danach gibt der A das Sprungkommando: **„In die Tür setzen!“** (Springer Nr. 1 schwenkt seine Beine nach außen und stützt die Hände auf den Laderaumboden) (Bild 506).

Bild 506

Springer Nr. 1 vor dem Absprung

Während sich der Springer in die Tür setzt, erfasst der Absetzer die Aufziehleine mit der linken Hand und übergibt sie in seine rechte Hand, die bereits den rechten oberen Tragegurt fest hält.

Danach überprüft der A mit der linken Hand den freien Verlauf der Aufziehleine vom rechten oberen Tragegurt bis zum Karabinerhaken.

Jetzt meldet der A dem vwtLFF: „X-30 Sekunden durchgeführt!“ und

- gibt auf das Zehn-Sekunden-Signal des vwtLFF das Sprungkommando **„Fertig zum Sprung!“**,
- gibt nach dem Abzählen der Sekundenreihenfolge „5-4-3-2-1“ durch den vwtLFF/BordMech Fw/ELG das Sprungkommando **„Ab!“**,
- schlägt gleichzeitig den Springer Nr. 1 an der linken Schulter ab,
- schlägt die nachfolgenden Springer Nr. 2 bis Nr. 8 ab, nachdem diese jeweils den Platz wie Springer Nr. 1 eingenommen haben.

5	**Absetzen von Personen aus dem leichten Transporthubschrauber UH-1D mit Sprungfallschirmen**

Die Absetzgeschwindigkeit des Hubschraubers liegt zwischen 50 und 70 KIAS (93 bis 126 km/h).

Das unbeabsichtigte Auslösen des Reservebrustfallschirmes im Laderaum ist für die Sicherheit des Hubschraubers eine besonders große Gefahr.

Deshalb muss bei Bewegungen innerhalb des Hubschraubers der Aufziehgriff durch Abdecken mit der flachen Hand geschützt werden.

508. Nach dem Absetzen

- meldet der A dem vwtLFF/BordMechFw: „Absetzen beendet!“,
- zieht der A die Verpackungssäcke ein,
- meldet der A dem vwtLFF/BordMechFw: „Verpackungssäcke eingezogen!“,
- fährt der BordMechFw den Arm der Rettungswinde ein und entriegelt die rechte Schiebetür,
- schließt der BordMechFw die rechte Schiebetür,
- setzt sich der A auf seinen Platz und legt den Sicherheitsgurt an.

509. Nach der Landung

- löst der A seinen Sicherheitsgurt und hakt den Stehhaltegurt aus,
- hakt die Aufziehleinen aus den D-Ringen aus,
- ordnet die Sicherheitsgurte,
- kontrolliert den eingebauten Lastgurt auf Beschädigungen,
- übergibt die Verpackungssäcke dem Fallschirmtrupp,
- nach Beendigung des Fallschirmsprungdienstes
  + baut er den Lastengurt mit D-Ringen aus und
  + stellt mit dem BordMechFw den normalen Rüstzustand des Hubschraubers wieder her.

510. Bleibt bei Luftnotlagen ein Springer z.B. am Hubschrauber an seiner Aufziehleine hängen, meldet der A die Luftnotlage sofort dem vwtLFF/BordMechFw. Nach Absprache mit dem vwtLFF beginnen der BordMechFw und der A mit den Vorbereitungen zur Bergung des hängen gebliebenen Springers.

5	Absetzen von Personen aus dem leichten Transporthubschrauber UH-1D mit Sprungfallschirmen

b) Maßnahmen zur Bergung hängen gebliebener Fallschirmspringer

511. Den einheitlichen Ablauf der Maßnahmen regelt die GAF T.O. 1H-1(U) D-9 wie folgt:

A – legt den Rettungsgurt (Doppel V-Gurt) an,

BordMechFw – fährt das Windenseil soweit aus, dass der A den D-Ring des Rettungsgutes in den Rettungshaken einhaken kann,

A – hakt den Rettungsgurt in den Stehhaltegurt ein und gibt dem BordMechFw „Fertig Zeichen“,

BordMechFw – hakt den A am Stehhaltegurtende aus,

A – legt sein Sprechgeschirr ab,
setzt sich auf den Laderaumboden und hält sich am Rettungsgurt (Doppel V-Gurt) fest (Bild 507).

Bild 507

Absetzer fertig zum Ablassen

A – gibt BM „Fertig-Zeichen“ und stellt sich auf die Kufe.

BordMechFw – lässt den A zum hängen gebliebenen Springer ab.

5	**Absetzen von Personen aus dem leichten Transporthubschrauber UH-1D mit Sprungfallschirmen**

A – nimmt die Aufziehleine zwischen die Beine, umklammert den Springer mit beiden Beinen und hakt anschließend die beiden freien Karabinerhaken des Rettungsgurtes (Doppel V-Gurtes) in die D-Ringe des T-10/MC 1-1 C des Springers,

A – gibt Bordmechanikerfeldwebel (BordMechFw) „Fertig-Zeichen“ und hält den Springer mit beiden Händen am Gurtzeug fest,

BordMechFw – fährt das Windenseil so ein, dass der A beide Körper an der Kufe stabilisieren kann (Bild 508),

Bild 508

Absetzer stabilisiert beide Körper

A – dreht sich nach links (Bild 509) und gibt dem BM das Zeichen zum Einfahren des Windenseiles,

5	**Absetzen von Personen aus dem leichten Transporthubschrauber UH-1D mit Sprungfallschirmen**

Bild 509

Fertig zum Einfahren!

BordMechFw – fährt das Windenseil ein und schwenkt den Arm der Rettungswinde in Richtung Laderaum (Bild 510),

A – setzt sich auf den Laderaumboden und klettert rückwärts in den Hubschrauber,

– ergreift mit der linken Hand den Haupttragegurt und umfasst mit der rechten Hand den Bauchgurt und den Rückengurt des Springers,

– zieht den Springer in den Laderaum und schwenkt den Arm der Rettungswinde vollständig ein,

– gibt dem BordMechFw das Zeichen zum Einfahren des Windenseiles, setzt sein Sprechgeschirr auf und meldet dem vwtLFF „Springer geborgen!“,

BordMechFw – schließt die Schiebetür.

5	**Absetzen von Personen aus dem leichten Transporthubschrauber UH-1D mit Sprungfallschirmen**

Bild 510

Einfahren des Springers

Während des Bergevorgangs muss der Hubschrauber die Absetzhöhe einhalten. Die maximale Fluggeschwindigkeit mit ausgefahrener Rettungswinde beträgt 60 KIAS.

– **Luftnotlage des Hubschraubers (Autorotation):**

  Nach Durchgabe des Stichworts „Notlage“ durch den vwtLFF ist der Absetzvorgang abzubrechen.

  Der Absetzer lässt die Sitzplätze einnehmen, Sicherheitsgurte anlegen und Absturzhaltung einnehmen; er versucht, die Aufziehleinen mit Verpackungssäcken einzuziehen; nach der Landung lässt er umgehend die Sicherheitsgurte lösen, Aufziehleinen aushaken und den Laderaum räumen.

– **Luftnotlage des Hubschraubers und Fallschirmnotsprung:**

  Der Absetzer setzt die Springer auf Befehl des vwtLFF beschleunigt ab.

  Mindestabsetzhöhe: 200 m/656 ft GND unter 60 KIAS,
  155 m/510 ft GND über 60 KIAS.

5	Absetzen von Personen aus dem leichten Transporthubschrauber UH-1D mit Sprungfallschirmen

c) Absetzen mit manuellem Sprungfallschirm

512. Beim Absetzen mit manuellen Sprungfallschirmen kann die Aufgabe des Absetzers von einem Springer übernommen werden.

513. Vor dem Start

A/BordMechFw – bereiten den Laderaum gem. Nr. 503 vor,

A
- gibt die Sprungeinweisung (Nr. 505),
- lässt die Freifallspringer in der befohlenen Sprungfolge antreten,
- überprüft die Freifallspringer/Freifallsprungausrüstung,
- führt ein Sicherheitstraining durch,
- leitet das Besetzen des Hubschraubers,
- befiehlt das Anlegen der Sicherheitsgurte,
- meldet dem Bordmechanikerfeldwebel (BordMechFw) die Startbereitschaft im Laderaum.

514. Vor und beim Absetzen

A – gibt bei Erreichen der Mindest-Absetzhöhe für Notsprung den Freifallspringern das Sprungkommando „Sicherheitsgurte lösen!“,

BordMechFw – gibt zwei Minuten vor dem Absetzen auf Befehl des vwtLFF dem A ein Handzeichen (2 Finger ausgestreckt),

A
- gibt folgende Sprungkommandos und überwacht deren Ausführung:
  + „Überprüfen!“,
  + „Fertigmelden!“,
  + „Aufstellung!“,

BordMechFw – gibt dem A auf Befehl des vwtLFF mit Handzeichen die **Freigabe zum Absetzen,** gibt ggf. dem A ein Handzeichen zum Unterbrechen des Absetzens (Arme vor der Brust gekreuzt),

A
- gibt Korrekturen zur Anflugrichtung über BordMechFw an vwtLFF,
- gibt das Sprungkommando „Fertig zum Sprung!“,
- gibt bei Erreichen des Absetzpunktes das Sprungkommando „Ab!“.

5	**Absetzen von Personen aus dem leichten Transporthubschrauber UH-1D mit Sprungfallschirmen**

515. Nach dem Absetzen

A
- nimmt, wenn er nicht mitspringt, seinen Sitzplatz ein und legt die Sicherheitsgurte an,
- befiehlt bei Sprungunterbrechung „Sitzplätze einnehmen! Sicherheitsgurte anlegen!“ und
- schaltet vor dem Sinkflug bei allen Springern den automatischen Höhenauslöser CYPRES (Version STUDENT) aus, sofern nicht gewährleistet ist, dass das Lfz langsamer als 13 m/Sek. sinkt,

BordMechFw
- meldet dem vwtLFF „Freifaller abgesetzt!“ oder „Sitzplätze eingenommen und Sicherheitsgurte angelegt (bei Sprungunterbrechung)“.

516. Freifallspringer können nacheinander oder gleichzeitig abgesetzt werden. Beide Türen stehen zur Verfügung.

Auf der Grundlage des Technischen Handbuches

„Beladung Hubschrauber UH-1D“

GAF T.O. 1H-1 (U) D-9

trifft der vwtLFF seine Entscheidung bezüglich der Anzahl der Springer, ihrer gewichtsmäßigen Verteilung und der Reihenfolge des Absetzens.

517. Die Mindestabsetzhöhe beim Freifallsprungdienst beträgt bei einer Absetzgeschwindigkeit von 50-70 KIAS (90-126 km/h):

- mit Sportfallschirmen gem. Nr. 820: 900 m/3000 ft GND,
- mit Einsatzfallschirmen (man) bei Übungssprüngen: 1000 m/3300 ft GND,
- mit Einsatzfallschirmen (man) während der Ausbildung: 1100 m/3650 ft GND.

Die Mindestauslösehöhen sind einzuhalten.

Für das Sprungfallschirmsystem SMM gelten besondere Bestimmungen gem. Anlage 22.

VAKAT

Kapitel 6

Absetzen von Personen aus dem mittleren Transporthubschrauber CH-53 G mit Sprungfallschirmen

I. Allgemeines

601. Zum Absetzen von Springern aus dem MTH CH-53 G über die Laderampe sind erforderlich:

1. mit automatischen Sprungfallschirmen:

a) an Personal

- ein Absetzleiter (AL),
- ein Absetzer (A),
- der Bordmechanikerfeldwebel (BordMechFw),
- der Bordwartfeldwebel (BordwFw),

b) an Material

- Fallschirmsprungausstattung, automatisch, CH-53 G[1]),

2. mit manuellen Sprungfallschirmen:

a) an Personal

- ein Absetzleiter (AL),
- der Bordmechanikerfeldwebel (BordMechFw),
- der Bordwartfeldwebel (BordwFw).

Der AL wählt seinen Platz nach den Erfordernissen seiner Aufgaben; im Rahmen der Aus- und Weiterbildung kann für jeden Anflug ein anderer AL eingeteilt sein, der mit seiner Sprunggruppe/-reihe mitspringt.

b. an Material

- ein Stehhaltegurt lang,
- ein Spanngurt 1 m.

---

[1]) Die "Fallschirmsprungausstattung, automatisch, CH-53 G" (PlNr 1670-01216) besteht aus
– 1 Bergewalze, – 3 Stehhaltegurten, – 2 Verzurrgurte 45 KN,
– 1 Ankerseil, – 1 Zusatzsprechkabel, – 2 Verbindungsgurte 0,8 m,
– 2 Holzblöcken, – 1 Sprechsatz, Bordfunk.

6	Absetzen von Personen aus dem mittleren Transporthubschrauber CH-53 G mit Sprungfallschirm

602. Alle Personen, die nicht am Sprungdienst teilnehmen und während des Fluges bei geöffneter Rampe von ihren Sitzen aufstehen, müssen mit **Stehhaltegurten** gesichert sein.

Der Verlängerungsgurt des Stehhaltegurtes muss so eingestellt sein, dass der Benutzer nicht außerhalb des Hubschraubers geraten kann.

603. Beim Absetzen mit automatischen Fallschirmen (Nr. 610) trägt das Absetzpersonal ausnahmslos einen Stehhaltegurt.

Beim Absetzen mit manuellen Fallschirmen trägt der AL statt des Stehhaltegurtes einen manuellen Fallschirm. Der/die A/AL kann/können als letzte(r) Springer mitspringen.

604. Beim **Absetzen** mit automatischen Fallschirmen können im gleichen Einsatz auch Springer mit manuellen Fallschirmen **unter folgenden Voraussetzungen** abgesetzt werden:

- Die Gesamtzahl der Fallschirmspringer im Laderaum darf **20** nicht überschreiten,
- die Springer mit manuellen Fallschirmen nehmen die vorderen Plätze ein,
- das Absetzen mit automatischen Fallschirmen muss beendet und die Verpackungssäcke müssen eingezogen sein.

605. Das Absetzen mit Sprunggepäck ist für Springer mit automatischem Sprungfallschirm zulässig. Springer mit manuellem Sprungfallschirm und Sprunggepäck dürfen nur im Reihensprung, mit Aufstellung des 1. Springers im Laderaum abgesetzt werden.

Für das Absetzen mit SMM Schwerlast/Tandem gelten besondere Bestimmungen gem. Anlage 22.

6	**Absetzen von Personen aus dem mittleren Transporthubschrauber CH-53 G mit Sprungfallschirm**

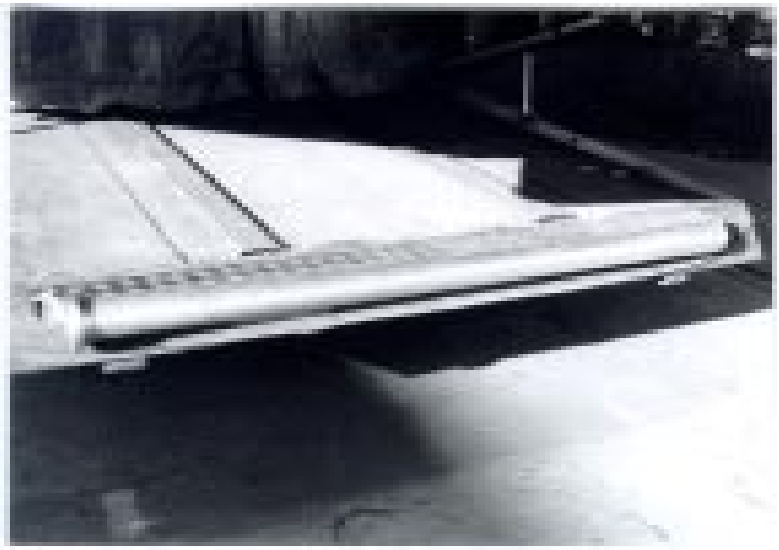
II. Vorbereiten und Überprüfen des Transporthubschraubers vor dem Fallschirmsprungdienst

a) CH-53 G (automatischer Sprungfallschirm)

606. Das bordtechnische Personal (BM/BordwFw) und das Absetzpersonal überprüfen den Hubschrauber vor dem Absetzen darauf hin, ob

- das Ladetor geöffnet und mit Sollbruchband 400 daN gesichert ist,
- das Absperrventil geschlossen ist,
- die Laderampe abgesenkt ist,
- die Rollenbahnen die glatte Seite nach oben aufweisen,
- die Bergewalze angebaut ist (Bilder 601 und 602),

Bild 601



Bergewalze an Rampenhinterkante angebracht

6	**Absetzen von Personen aus dem mittleren Transporthubschrauber CH-53 G mit Sprungfallschirm**

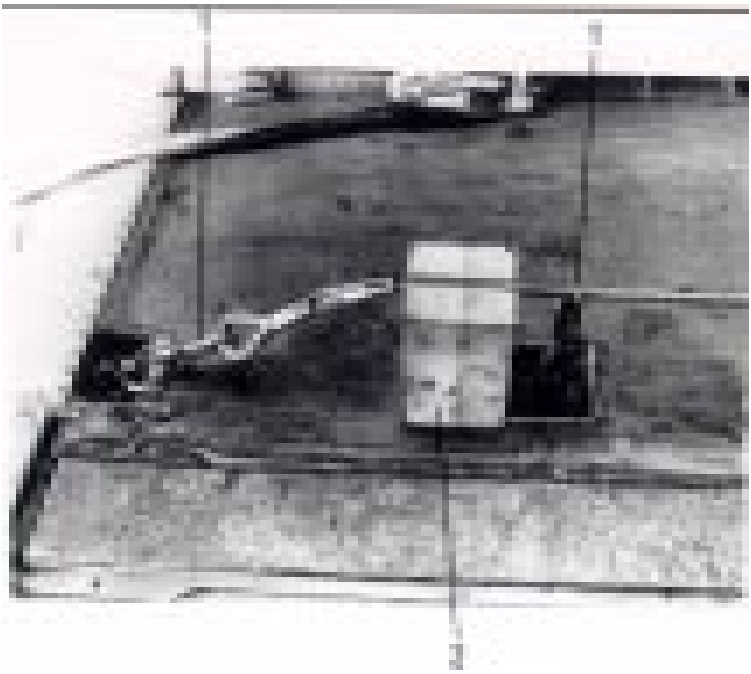
Bild 602

Walzenanschluss, Halterung (Sperrstück) an Rampe, Schnelltrennstift

- Sitzplätze heruntergeklappt, Sicherheitsgurte auf maximale Länge eingestellt,
- Ladewindenseil in Umlenkrolle gemäß Bild 605 eingelegt und
- auf Laderaumlänge ausgezogen – unter Sitz 27 abgelegt,
- Verbindungsgurt 0,8 m mit einem D-Ring in den Karabinerhaken des Ladewindenseils eingehakt,
- Verzurrgurt 45 kN im linken Verzurrbeschlag 4450 daN (10.000 lbs) auf LSta 502 eingeklinkt und mit Verbindungsgurt 0,8 m in der hinteren Verstautasche bereitgelegt,
- Ankerseil auf der linken Seite des Laderaumbodens eingebaut (Bild 603 und 604),
- Windenbediengriff gemäß Bild 606 verlegt,
- Zusatzsprechkabel für AL links verlegt und angeschlossen,
- Hauptsprechstelle vorne rechts für die Verbindung zum AL so geschaltet, dass dieser außer den internen Bordsprechverkehr auch den Boden-Bord-Sprechverkehr zur ELG mithören kann,
- alle losen Gegenstände aus dem Laderaum entfernt,
- Laderampe auf Trockenheit und Sauberkeit überprüft.

6	**Absetzen von Personen aus dem mittleren Transporthubschrauber CH-53 G mit Sprungfallschirm**

Bild 603



1 Karabinerhaken

2 Holzblock

Ankerseil auf
Ladestation 522 und 502 eingebaut

6	**Absetzen von Personen aus dem mittleren Transporthubschrauber CH-53 G mit Sprungfallschirm**

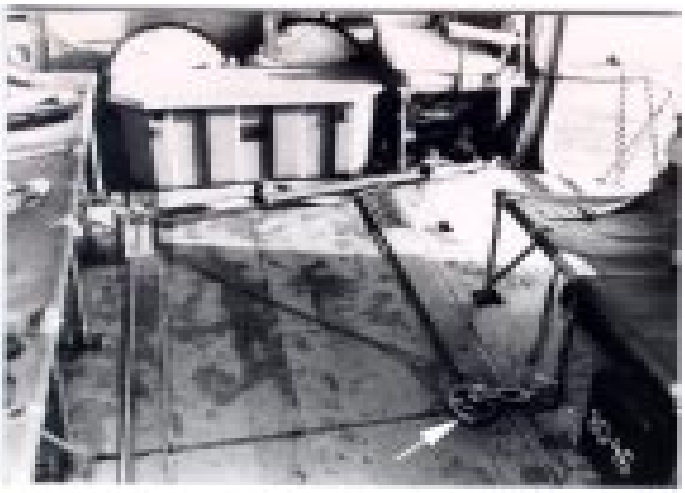
Bild 604

1 Karabinerhaken 2 Holzblock

3 Verzurrgurt 45 kN

Vordere Ankerseilbefestigung und Spannung

Bild 605



Umlenkrolle im Verzurrbeschlag auf LSta 242 rechts eingehakt

6	Absetzen von Personen aus dem mittleren Transporthubschrauber CH-53 G mit Sprungfallschirm

Bild 606

Windenbediengriff in Betriebsstellung

b) CH-53 G (manueller Sprungfallschirm)

607. Das bordtechnische Personal (BordMech/BordwFw) und das Absetzpersonal überprüfen den Hubschrauber vor dem Absetzen, ob

- Ladetor geöffnet und gesichert, Absperrventil zugedreht,
- Laderampe abgesenkt,
- Rollenbahnen (glatte Seite nach oben),
- Auffahrkeile abgenommen,
- Sitzplätze heruntergeklappt, Sicherheitsgurte auf maximale Länge eingestellt,
- Spanngurt zur Sicherung der unteren Hälfte der Einstiegtür auf LaSt 202 bereitgelegt,
- Stehhaltegurt lang bei Sitz 27 bzw. 33 bereitliegen,
- alle losen Teile im Laderaum entfernt sind,
- Laderampe trocken und sauber ist.

Sind vor den Freifallspringern Springer mit automatischer Auslösung (T10, MC 1-1C oder SMM) abgesetzt worden, können das Ankerseil und die Bergewalze eingebaut bleiben. Eingezogene Verpackungssäcke sind im vorderen Teil des Laderaumes abzulegen.

6	Absetzen von Personen aus dem mittleren Transporthubschrauber CH-53 G mit Sprungfallschirm

III. Sprungeinweisungen

a) Sprungeinweisung für das Absetzen mit automatischem Sprungfallschirm

608. Die Sprungeinweisung erfolgt durch den Absetzleiter. Sie **muss** folgende Punkte enthalten:

1. Art des Fallschirmsprunges.
2. Besetzen des Hubschraubers
   (Max. 20 Fallschirmspringer besetzen die Sitze 2 bis 19 und 21/23 von Sitz 2 an beginnend. Der Absetzleiter besetzt den Sitz 26, der Absetzer besetzt den Sitz 24, der BordwFw den Sitz 27).
3. Anlegen der Sicherheitsgurte.
4. Flugdauer und Anzahl der Anflüge.
5. Absetzhöhe und Geschwindigkeit.
6. Absetzplatz, ggf. Kontrollpunkte.
7. Wetterverhältnisse am Absetzplatz.
8. Besonderheiten des Absetzplatzes (Gefahrenpunkte).
9. Verhalten im Hubschrauber.
10. Einteilen der Reihenfolge für das Einhaken und das Springen.
11. Verhalten während des Absprunges und am Fallschirm
    - Lfz über die Laderampe nach links verlassen,
    - Einnahme der Sprunghaltung dabei zählen hopp-tausend.....fünftausend",
    - Überprüfen der Kappe,
    - Umschau halten,
    - bei Gepäcksprüngen das Ablassen des Sprunggepäcks ca. 50 m über Grund,
    - Fertig machen zur Landung.
12. Verhalten bei Funktionsstörungen des Fallschirms.
13. Verhalten bei Landung in Gewässern, Baumlandung und Landung in Hochspannungsleitungen.
14. Verhalten nach dem Fallschirmsprung[1]).

[1]) Der taktische Führer befiehlt den für nach der Landung (vor Bergen des Fallschirms) herzustellenden Bereitschaftsgrad und das Sammelverfahren (Anlage 5)

6	**Absetzen von Personen aus dem mittleren Transporthubschrauber CH-53 G mit Sprungfallschirm**

15. Verhalten beim Hängen bleiben am Transporthubschrauber
    – Hände weg vom Reserve-Brustfallschirm,
    – Arme seitlich ausstrecken.
16. Verhalten bei Luftnotfällen/Sicherheitsbestimmungen/Sicherheitstraining.

b) Sprungeinweisung für das Absetzen mit manuellem Sprungfallschirm
(gilt für Aus- und Weiterbildung, sowie bei „Besonderer Sportausbildung")

609. Die Sprungeinweisung durch den Absetzleiter **muss** folgende Punkte enthalten:
1. Art des Fallschirmsprunges.
2. Sitzordnung, Sprungfolge, Reihensprung, Sprungformation.
3. Besetzen des Hubschraubers.
4. Anlegen der Sicherheitsgurte.
5. Anzahl der Anflüge.
6. Absetzhöhe und Geschwindigkeit.
7. ggf. Freifallzeit (mindestens 3 Sekunden).
8. Absetzplatz.
9. Wetterverhältnisse am Absetzplatz insbesondere Angaben zu Boden- und Höhenwind.
10. Besonderheiten des Absetzplatzes (Gefahrenpunkte).
11. Verhalten im Hubschrauber.
12. Festlegen der Öffnungshöhe für jeden Springer (ggf. Einstellung des automatischen Höhenauslösers und des Höhenmessers).
13. Verhalten bei Funktionsstörungen des Fallschirmes gem. Sicherheitstraining.
14. Verhalten bei Baumlandung, Landung in Gewässern und Hochspannungsleitungen.
15. Verhalten bei Luftnotfällen/Sicherheitsbestimmungen.
16. Verhalten nach dem Fallschirmsprung.

Der AL führt das Besatzungsbriefing (Anlage 18) durch, ferner die Sprungeinweisung und das Sicherheitstraining mit den Springern und ist für den vorschriftsmäßigen Ablauf des Absetzvorgangs im Laderaum verantwortlich.

6	**Absetzen von Personen aus dem mittleren Transporthubschrauber CH-53 G mit Sprungfallschirm**

IV. Absetzen von Personen

a) Absetzen mit automatischem Sprungfallschirm

610. Es dürfen **maximal 20 Springer** abgesetzt werden.

Dies kann in einem Anflug geschehen, wenn ein dritter Absetzer sicherstellt, dass die hinteren Springer überprüft werden. Nachtsprung ist möglich.

Gepäcksprung ist möglich. Der Sprung erfolgt grundsätzlich als Einzelsprung; d.h. jeder Springer wird durch den Absetzer abgeschlagen.

Mindestens eine Sekunde Abstand von Mann zu Mann ist erforderlich.

Nach dem Abschlag geht der Springer mit raschen Schritten diagonal zu seiner linken Hand an den Rand der Rampe, legt die Hände seitlich an den Reserveschirm, nimmt das Kinn auf die Brust und verlässt ohne betonten Absprung das Luftfahrzeug. Er klappt den Oberkörper nach vorne, zählt „hopptausend, zweitausend, dreitausend, viertausend, fünftausend" und überprüft die Kappe.

611. Vor dem Start

A	–	lässt die Fallschirmspringer in der befohlenen Sprungfolge an- und wegtreten, hakt die Aufziehleinenverlängerungen ein, sichert diese und zieht die Schutzhüllen darüber,
A	–	überprüft die Fallschirmspringer und gibt ihnen den Karabinerhaken der Aufziehleinenverlängerung über die rechte Schulter,
AL	–	gibt die Sprungeinweisung gemäß Nr. 608,
	–	gibt Befehl zum Besetzen des Hubschraubers,
AL	–	leitet das Besetzen des Hubschraubers,
A	–	befiehlt das Anlegen der Sicherheitsgurte,
BordMech	–	schließt die Einstiegtür und sichert den unteren Teil mit Spanngurt 1 m,
BordwFw	–	führt langes Sprechkabel durch die oberen Feldtragenwandhalterungen über Sitzreihe B bis LSta 462 rechts, sodass

6	**Absetzen von Personen aus dem mittleren Transporthubschrauber CH-53 G mit Sprungfallschirm**

+ das Kabel beim Öffnen der oberen Hälfte der Einstiegtür nicht abgeklemmt werden kann,
+ er sich ggf. bis zur hinteren Laderampenkante frei bewegen kann,

– schließt die Laderampe,

AL – schließt sein Sprechgeschirr am Zusatzsprechkabel links an,

AL/A/
BordwFw – sichern sich durch Einhängen ihrer Stehhaltegurte in die Deckengurthalteösen für die Feldtragenverzurrgurte in ihrem Funktionsbereich[1]),

AL – meldet: „Springer fertig zum Start!",

BordwFw – meldet an vwtLFF: „Startbereitschaft im Laderaum!".

612. Vor und beim Absetzen

AL/A – gibt bei Erreichen der Absetzhöhe auf Befehl des vwtLFF für die Fallschirmspringer das Sprungkommando: „**Achtung – Abschnallen**!",

vwtLFF – meldet vier Minuten vor dem Absetzen dem AL: „X-4 Min.!",

BordwFw – verbleibt in seinem Funktionsbereich neben Sitz 27,

vwtLFF – korrigiert den Anflugkurs zum Absetzpunkt nach Anweisung ELG,

A – gibt das Sprungkommando: „**Achtung – Karabinerhaken**!",
– gibt das Sprungkommando: „**Fertigmachen**!",
– gibt nacheinander, in der befohlenen Sprungfolge, den Fallschirmspringern das Sprungkommando: „**Achtung**! **Aufstehen, Abknien, Einhaken, Vorrücken**!".

Die jeweiligen Fallschirmspringer
+ stehen auf mit Blickrichtung zum Ladetor,
+ knien links des Ankerseils nieder,

[1]) Stehhaltegurte dürfen nicht in die Umlenkrollbeschläge auf der Laderampe eingehängt werden

6	**Absetzen von Personen aus dem mittleren Transporthubschrauber CH-53 G mit Sprungfallschirm**

+ haken den Karabinerhaken von oben nach unten in das Ankerseil ein und sichern diesen,
+ nehmen dabei die Aufziehleinenverlängerungen mit einem Schlag in die rechte Hand (Bild 608),

Bild 608

Schlag der Aufziehleinenverlängerung in der rechten Hand

+ rücken in versetzter Doppelreihe eng zum Absetzer bzw. Vordermann auf,

– überwacht das Einhaken und Sichern jedes einzelnen Fallschirmspringers,
– gibt das Sprungkommando: „**Überprüfen**!",
– gibt das Sprungkommando: „**Fertigmeldung**!",

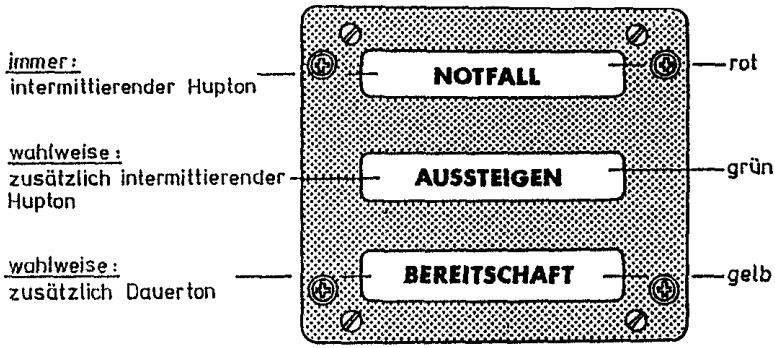
BordwFw – öffnet die Laderampe (Stellung ca. 11° unterhalb der Waagerechten) und sichert das Ladetor mit Sollbruchleine 400 daN,

6	**Absetzen von Personen aus dem mittleren Transporthubschrauber CH-53 G mit Sprungfallschirm**

– kontrolliert, ob der Hecksporn eingefahren ist,
– gibt „Fertigmeldung" an vwtLFF,

vwtLFF – empfängt „15-Sekunden-Signal" von ELG und schaltet optische Signalanlage auf „Bereitschaft" (gelb) (Bild 608),

Bild 608



Optisch/akustische Signalanlage

AL – bestätigt das „5-Sekunden-Signal",
– gibt das Sprungkommando „Fertig zum Sprung!",

vwtLFF – schaltet nach Ablauf des „15-Sekunden-Signals" die optische Signalanlage auf „Aussteigen" (grün) und gibt Freigabe zum Sprung,
– hält während des Absetzens die Absetzgeschwindigkeit des Hubschraubers ein,

A – gibt auf Anweisung des AL jedem Fallschirmspringer einzeln das Sprungkommando: „Ab!" durch Abschlagen auf die Schulter. Der Sprungabstand von Fallschirmspringer zu Fallschirmspringer muss mindestens eine Sekunde betragen.

613. Bei Sprungunterbrechung

A – stoppt sofort das Springen
+ auf Befehl des AL,
+ beim Erkennen einer Störung,

6	Absetzen von Personen aus dem mittleren Transporthubschrauber CH-53 G mit Sprungfallschirm

vwtLFF – schaltet die optische Signalanlage aus,
AL/A – befiehlt:
+ „Karabinerhaken aus dem Ankerseil aushaken,
+ Sitzplätze einnehmen,
+ **anschnallen**!",
A – zieht ggf. alle Aufziehleinen mit Verlängerungen und Verpackungssäcken ein,
BordwFw – meldet dem vwtLFF:
+ „Sitzplätze eingenommen,
+ Sicherheitsgurte angelegt,
+ Verpackungssäcke eingezogen!"
– schließt ggf. die Laderampe.

614. Nach dem Absetzen
AL – meldet dem vwtLFF: „Absetzvorgang beendet!".
A – zieht alle Aufziehleinen mit Verlängerungen und Verpackungssäcken ein,
AL – meldet dem vwtLFF: „Verpackungssäcke eingezogen!",
BordwFw – unterstützt beim Einziehen der Verpackungssäcke ggf. durch Einsatz der Ladewinde
– schließt die Laderampe,
AL/A/
BordwFw – nehmen ihre Sitzplätze ein und legen die Sicherheitsgurte an,
BordwFw – meldet dem vwtLFF:
+ „Verpackungssäcke eingezogen,
+ Laderampe geschlossen,
+ Sitzplätze eingenommen".

Beim Absetzen in 2 oder mehr Anflügen kann auch zuerst Sprungreihe A dann Sprungreihe B abgesetzt werden.

Die beim jeweiligen Anflug **nicht** mitspringenden Soldaten verbleiben, ohne sich einzuhaken, bis zu „ihrem" Anflug auf den Sitzplätzen.

Bei weniger als 20 Springern sind stets die in Flugrichtung vordersten Sitzplätze zu besetzen.

6	**Absetzen von Personen aus dem mittleren Transporthubschrauber CH-53 G mit Sprungfallschirm**

b) Notverfahren

615. Bei allen Luftnotfällen schaltet die Besatzung nach Möglichkeit die optisch/akustische Signalanlage (Bild 608) auf „Notlage" (rotblinkendes Lichtsignal und unterbrochener Hupton).

616. Hängenbleiben des Fallschirmspringers außerhalb des Hubschraubers durch Verschlingung der Aufziehleine

BordwFw/AL – meldet an vwtLFF: „Sprungunterbrechung! Springer hängt an seiner Aufziehleine!",

BordwFw – spricht weitere Verfahrensweise, ggf. Einsatz der Ladewinde, mit dem vwtLFF ab.

Bei Einsatz der Ladewinde

vwtLFF
- behält Absetzhöhe und -geschwindigkeit bei,
- fliegt Platzrunden (nur flache Rechtskurven) über dem Absetzplatz,

BordwFw
- hängt das Ladewindenseil **mit Verbindungsgurt 0,8 m** um alle Aufziehleinen hinter ihren Karabinerhaken ein,
- macht den Bediengriff der Ladewinde einsatzbereit, (Wahlschalter auf EMER, damit **nur** Winde Nr. 2 betätigt wird),
- zieht den hängen gebliebenen Fallschirmspringer langsam an die Laderampenkante heran,

AL
- beobachtet diesen Vorgang von der Laderampe aus und beseitigt ggf. Hemmungen im Zugvorgang,
- sichert den herangezogenen Springer und dessen Fallschirm mit dem auf LSta 502 links eingehängten Verzurrgurt 45 kN und einem Verbindungsgurt 0,8 m,

BordwFw
- fährt die Laderampe, je nach Lage des hängen gebliebenen Fallschirmspringers, auf Stellung „Level" oder „Close",

AL
- meldet an vwtLFF: „Springer hängt einwandfrei gesichert an der Laderampenkante!",

vwtLFF
- leitet den Sinkflug zur Landung ein,
- vermeidet möglichst das Überfliegen bebauten Geländes,

6	Absetzen von Personen aus dem mittleren Transporthubschrauber CH-53 G mit Sprungfallschirm

– landet aus dem Schwebeflug,

AL – beobachtet den gesicherten Fallschirmspringer bis zur Landung und meldet dessen Lage laufend dem vwtLFF.

617. Hängen bleiben des Fallschirmspringers außerhalb des Hubschraubers durch Verschlingung der ganz oder teilweise ausgeschlauften Fangleinen um den Verpackungssack

Sprungunterbrechung!

BordwFw/AL – meldet an vwtLFF: „Sprungunterbrechung! Springer hängt an seinen Fangleinen!",

vwtLFF – behält Absetzhöhe und -geschwindigkeit bei,

– fliegt Platzrunden (nur flache Rechtskurven) über dem Absetzplatz,

hängen gebliebener Springer – gibt Zeichen „Arme seitlich ausstrecken", dass er auf keinen Fall den Reservefallschirm ziehen wird, solange er am Hubschrauber hängt,

AL – zieht leere Verpackungssäcke von Hand ein und legt sie beiseite,

BordwFw – zieht mit der Ladewinde alle Karabinerhaken der Aufziehleinen soweit heran, dass der Verpackungssack des hängen gebliebenen Springers etwa in Laderampenmitte liegt.

ACHTUNG! **Das Herüberziehen des Verpackungssackes des hängen gebliebenen Springers über die Bergewalze muss ruckfrei und vorsichtig erfolgen.**

BordwFw – bringt die Laderampe in waagerechte Stellung („Level"),

AL/A – sichert den Verpackungssack mit dem links hinten bereitliegenden Verbindungsgurt 0,8 m und den im Verzurrbeschlag LSta 502 links eingehängten Verzurrgurt 45 kN, sodass sich die Verschlingung nicht mehr lösen kann (Springer hängt jetzt am Verzurrgurt 45 kN!),

– hängt den Haken der Ladewinde aus den Aufziehleinen am Ankerseil aus,

– schlingt den Verbindungsgurt 0,8 m am Windenseil zwischen und um alle Fangleinen unterhalb des Verpackungssackes herum und hängt ihn in den Haken der Ladewinde ein,

BordwFw – zieht mit der Winde den Springer soweit heran, bis dieser an der Laderampenkante gesichert werden kann,

– zum Sichern des Springers muss der Verbindungsgurt 0,8 m mit dem 45 kN Gurt vom Verpackungssack gelöst werden.

ACHTUNG! Springer nicht weiter heranziehen, da sonst für ihn Verletzungsgefahr an der Laderampenkante besteht.

AL – meldet dem vwtLFF: „Springer hängt einwandfrei gesichert an der Laderampenkante!",

vwtLFF – leitet den Landeanflug ein und verweilt in einem hohen Schwebeflug,

BordMech – lässt die Erdungskette des Hubschraubers herab, **bevor** der Springer den Boden berührt hat.

ACHTUNG! Der unterhalb der Laderampenkante hängende Springer ist durch den auf der Laderampe liegenden und mit Stehhaltegurt gesicherten Absetzleiter ständig zu beobachten.

vwtLFF – geht mit dem Hubschrauber **senkrecht** herunter, bis der Springer stehend oder liegend den Boden berührt,

BordwFw – fährt Ladewinde ggf. 1-2 m aus (Seil höchstens so weit ausfahren, dass der gesicherte Verpackungssack noch vor der Bergewalze liegt),

vwtLFF – landet, wenn möglich, den Hubschrauber.

618. Springer bei Bewusstsein am Boden

Springer – öffnet die Kappentrennschlösser und verlässt den Gefahrenbereich des Lfz,

BordwFw – zieht mit der Ladewinde den Fallschirm in den Laderaum.

619. Springer ohne Bewusstsein, bzw. verletzt am Boden

Hubschrauber im Schwebeflug – Landung nicht möglich:

6	Absetzen von Personen aus dem mittleren Transporthubschrauber CH-53 G mit Sprungfallschirm

AL – hängt Aufziehleine des Springers und Verzurrgurt 45 kN aus,
– wirft den gesicherten Verpackungssack samt Verbindungsgurt 0,8 m und Verzurrgurt 45 kN neben den am Boden liegenden Springer,
– lässt sich notfalls von der Laderampe über die Tragegurte des hängenden Springers zu Boden herab,
– öffnet Kappentrennschlösser des Springers.

Hubschrauber landet ohne Gefährdung des Springers:

620. Luftnotlage des Hubschraubers/Autorotation

vwtLFF – gibt Stichwort: „Notlage!",
AL/A – Sprungunterbrechung (Sitzplätze einnehmen, Sicherheitsgurte anlegen),
BordwFw – schließt Laderampe,
AL/A – lässt nach der Landung auf Befehl des vwtLFF den Laderaum räumen.

621. Luftnotlage des Hubschraubers/Fallschirmnotsprung mit T-10/T-10R

Mindestabsetzhöhe für
Fallschirmnotsprung: 155 m (510 ft GND) unter 60 KIAS
200 m (656 ft GND) über 60 KIAS

vwtLFF – befiehlt: „Fallschirmnotsprung!",
AL/A – setzt Fallschirmspringer beschleunigt ab,
– nehmen danach ihre Sitzplätze ein und legen die Sicherheitsgurte an.

Die Einteilung der Sitzplätze beim Besetzen des Hubschraubers erfolgt gemäß GAF T.O. 1H-53G – Seite 8-2, Abbildung 8-1.

c) Absetzen mit manuellem Sprungfallschirm

622. Es können folgende **Absetzverfahren** angewendet werden:

1. terrestrische Navigation mit Anflugkorrekturen im Endanflug durch AL.
2. Absetzen nach Navigation mit TACAN.

3. Absetzen nach Navigation mit GPS (nach Einführung).
4. Absetzen mit ELG.

Es können bis 30 Freifallspringer ohne oder mit Sprunggepäck abgesetzt werden. Von diesen dürfen höchstens 10 Freifallspringer gleichzeitig abgesetzt werden oder sich auf der Rampe aufhalten. Sitzordnung, Reihenfolge und Aufstellung werden beim Besatzungsbriefing besprochen.

Die endgültige Entscheidung darüber liegt beim vwLFF.

Werden Freifallspringer und Fallschirmspringer (automatisch) gemeinsam transportiert, beträgt die Gesamtzahl höchstens 20. Meist werden die Fallschirmspringer (automatisch) zuerst abgesetzt.

623. Der AL ist dafür verantwortlich, dass die Sitzordnung gemäß Absprache mit der Besatzung/Sprungeinweisung eingenommen wird, die bei einem Anflug nicht mitspringenden Freifaller auf ihren Sitzen verbleiben und die Sprungreihenfolge eingehalten wird.

624. Tätigkeiten vor dem Start

BordMechFw,
BordwFw – legen die Stehhaltegurte an,
AL – spricht den Einsatz mit der Besatzung ab,
– gibt die Sprungeinweisung,
– lässt die Freifallspringer in der Sprungfolge gemäß geplantem Vorhaben antreten,
– überprüft die Freifallspringer/Freifallsprungausrüstung,
– führt das Sicherheitstraining (Nr. 706) durch,
– gibt Befehl zum Besetzen des Hubschraubers,
– leitet das Besetzen des Hubschraubers,
– befiehlt das Anlegen der Bauchgurte,
BordwFw – schließt die Einstiegtür,
– führt langes Sprechkabel durch die oberen Feldtragenwandhalterungen über Sitzreihe B bis LSta 462 rechts, sodass
+ das Kabel beim Öffnen der oberen Hälfte der Einstiegtür nicht abgeklemmt werden kann,
+ er sich ggf. bis zur hinteren Laderampenkante frei bewegen kann,

6	Absetzen von Personen aus dem mittleren Transporthubschrauber CH-53 G mit Sprungfallschirm

– schließt die Laderampe,

AL – meldet: „Springer fertig zum Start!",

BordwFw – meldet dem vwtLFF: „Startbereitschaft im Laderaum!".

625. Tätigkeiten vor und beim Absetzen

AL – gibt bei Erreichen der Notsprunghöhe das Zeichen für die Freifallspringer: „**Bauchgurte lösen**!" X-4 Min.,

BordMech/
BordwFw – geben dem AL ein Handzeichen (vier Finger ausgestreckt),

AL – gibt das Sprungkommando: „**Aufstehen**!",

– gibt das Sprungkommando: „**Überprüfen**!",

– gibt das Sprungkommando: „**Fertigmeldung**!",

BordMech – öffnet bei Bedarf die obere Hälfte der Einstiegtür und sichert die untere Hälfte zusätzlich mit einem Verzurrgurt an dem 5000-lbs-Verzurrbeschlag auf LSta 202, X-2 Min.,

BordwFw – öffnet die Rampe (Stellung „LEVEL"),

– überprüft, ob der Hecksporn eingefahren ist,

– verbleibt bei Sitz 27,

AL – überprüft den Endanflug und korrigiert bei Bedarf mit Handzeichen an den BordwFw,

BordwFw – übermittelt durch Handzeichen die **Absetzfreigabe** an AL,

AL – gibt „15-Sekunden" vor Erreichen des Absetzpunktes das Sprungkommando:

„**Fertig zum Sprung**!" Die für den jeweiligen Anflug abzusetzenden Freifallspringer nehmen gemäß befohlener Einteilung Endaufstellung,

– gibt bei Erreichen des Absetzpunktes das Handzeichen „ab" für den ersten Springer, die anderen Springer folgen selbstständig in der befohlenen Reihenfolge und den festgelegten Abständen.

Bei befohlenem Einzelsprung bekommt jeder Springer ein Zeichen zum Absprung,

6	**Absetzen von Personen aus dem mittleren Transporthubschrauber CH-53 G mit Sprungfallschirm**

vwtLFF – hält während des Absetzens die Absetzgeschwindigkeit des Hubschraubers bei.

Aufgrund der besonderen Zusammenstoßgefahr mit dem Rotor des CH-53 G darf der Sprungfallschirm erst 3 Sekunden nach dem Absprung geöffnet werden.

Für das Absetzen von Springern mit SMM 740/2 gelten besondere Verfahren (siehe Anlage 22).

AL – springt gegebenenfalls als letzter Springer ab,

BordwFw – beobachtet neben Sitz 37 stehend das Absetzen und unterbricht gegebenenfalls das Absetzen auf Weisung des vwtLFF,

BordMechFw/
BordwFw – geben, falls erforderlich, ein Handzeichen an AL (Arme vor der Brust gekreuzt) zum Unterbrechen des Absetzens.

626. Tätigkeiten nach dem Absetzen

AL – nimmt, wenn er nicht mitspringt, seinen Sitzplatz ein, befiehlt bei Sprungabbruch: „FXC/CYPRES STUDENT ausschalten, Sitzplätze einnehmen, Bauchgurte anlegen!",

BordwFw – meldet dem vwtLFF: „Freifallspringer abgesetzt" oder „Sitzplätze eingenommen und Bauchgurte angelegt!",

– schließt die Rampe und ggf. nach Lösen der Sicherung das Ladetor.

ACHTUNG: Vor Lösen der Sollbruchleine am Ladetor darf das Absperrventil nicht auf Stellung „AUF" geschaltet werden.

BordMech – schließt ggf. die obere Hälfte der rechten Einstiegtür.

d) Tätigkeiten bei Luftnotfällen

627. Bei allen Luftnotfällen schaltet die Besatzung nach Möglichkeit die optisch/akustische Signalanlage auf "Notlage" (rot, intermittierender Hupton entsprechend Bild 608).

6	Absetzen von Personen aus dem mittleren Transporthubschrauber CH-53 G mit Sprungfallschirm

628. Luftnotlage eines Fallschirmspringers in Verbindung mit dem Hubschrauber

1. **Sprungunterbrechung**!

2. Meldung an den vwtLFF; weitere Verfahrensweise in Absprache mit vwtLFF.

629. Luftnotlage des Hubschraubers/Autorotation

Nach Durchgabe des Stichwortes „Notlage" durch den vwtLFF: Absetzvorgang abbrechen. Der Absetzleiter lässt die Sitzplätze einnehmen, Bauchgurte anlegen und Absturzhaltung einnehmen; nach der Landung lässt der Absetzleiter auf Befehl des vwtLFF umgehend die Bauchgurte lösen und den Laderaum räumen.

630. Luftnotlage des Hubschraubers/Fallschirmnotsprung (man)

Nach Durchgabe des Stichwortes „**Fallschirmnotsprung**" durch den vwtLFF:

Absetzleiter setzt die Freifallspringer auf Befehl des vwtLFF beschleunigt ab und springt als Letzter ab.

631. Die Mindesthöhe für einen Fallschirmnotsprung beträgt

- bei manuellen Fallschirmen:
  + unter 600 m/2000 ft GND gilt Nr. 629
  + von 600-900 m/2000-3000 ft GND: Absprung auf Befehl AL und sofort Reservefallschirm aktivieren.
  + über 900 m/3000 ft GND: Absprung auf Befehl AL und sofort Sprungfallschirm aktivieren.
- Entscheidung Notsprung trifft der vwtLFF.

Für das Sprungfallschirmsystem SMM 740/2 gelten, je nach Art der Nutzung, besondere Bestimmungen (siehe Anlage 22).

Kapitel 7

Fallschirmsportspringen als besondere Sportausbildung/Freizeitsport[1])

701. Fallschirmsportspringen als BESONDERE Sportausbildung/ Freizeitsport entsprechend der ZDv 3/10 „Sport in der Bundeswehr“ kann von allen Soldaten der Bundeswehr betrieben werden, wenn die Voraussetzungen der ZDv 19/16 „Zulassungsordnung für Fallschirmspringer der Bundeswehr“ erfüllt sind.

702. Fallschirmsprungdienst als BESONDERE Sportausbildung/ Freizeitsport kann nur von folgenden Truppenteilen befohlen und durchgeführt werden:

- LL/LTS,
- Sportfördergruppe S 1 ALTENSTADT (SpFördGrp S 1),
- DSO,
  - + LL-Brigaden,
  - + Kommando Spezialkräfte (KSK),
- 1. GebDiv,
- JgBrig 37,
- Gebirgs- und Winterkampfschule,
- Internationale Fernspähschule,
- Waffentauchergruppe.

Der Sportfördergruppe ist es vorbehalten, die Bundeswehr bei Wettkämpfen des CISM im Fallschirmsportspringen zu vertreten.

703. Das Fallschirmsportspringen muss einschließlich der Organisation nach den Bestimmungen des Kapitels 2 „Die Organisation des Fallschirmsprungdienstes“ dieser Vorschrift stattfinden.

Der Organisationsbefehl dazu ist immer als „Befehl für das Fallschirmsportspringen als besondere Sportausbildung“ zu bezeichnen. Fallschirmsportspringen kann auch parallel zur militärischen Fallschirmsprungausbildung durchgeführt werden.

---

[1]) außerdienstlicher Sport

7	**Fallschirmsportspringen als besondere Sportausbildung/Freizeitsport**[1])

704. Abweichend von den Bestimmungen des Kapitels 8, Nr. 802 dieser Vorschrift darf jeder Springer im Rahmen des Fallschirmsportspringens täglich bis zu sechs Fallschirmsprünge ausführen.

Nur Angehörige der Sportfördergruppe können im Training bis zu 10 Sprünge täglich ausführen.

Bei der Teilnahme an Wettkämpfen ist die Anzahl der Sprünge von den Wettkampfregeln abhängig.

705. Vor dem Sprungdienst überprüft der Leitende bei jedem Springer folgende Voraussetzungen:

- Befehl/Genehmigung des Disziplinarvorgesetzten zur Teilnahme am Sprungdienst,
- Gültigkeit des Fallschirmspringerscheines,
- Berechtigung vom Freifallbeauftragten zur Benutzung des im Prüfschein aufgeführten Freifallschirmsystems.

706. Vor Beginn des Sprungdienstes hat der Springer ein Sicherheitstraining durchzuführen. Dabei hat der Springer die folgenden Tätigkeiten an **dem** Schirm zu simulieren, den er benutzen wird:

- Aktivieren der Sprungfallschirmkappe,
- Überprüfen der Kappe,
- Trennen der Sprungfallschirmkappe,
- Aktivieren der Reservefallschirmkappe.

Das Wechseln des Freifallsprungsystems während eines Sprungdienstes bedarf der Genehmigung durch den Leitenden/Ausbildungsleiter.

707. Außer Truppenfallschirmen dürfen nur solche Freifallsprungsysteme Verwendung finden, die von den Beauftragten des Bundesministeriums für Verkehr zugelassen sind.

708. Beim Einsatz von Freifallsprungsystemen, deren Halter eine Privatperson oder ein Verein ist, überprüft der Leitende die Fallschirmpapiere (Prüfschein), die zur Nutzung des verwendeten Fallschirmsprungsystems berechtigen. Außerdem überprüft der Leitende, ob

- die Stück- oder Nachprüfung nicht länger als 12 Monate zurückliegt und von einem Prüfer Klasse 5, der im Besitz einer zivilen Prüferlaubnis ist, durchgeführt und beurkundet worden ist,

7	**Fallschirmsportspringen als besondere Sportausbildung/Freizeitsport**[1])

- ein nachgeprüfter automatischer Höhenauslöser eingebaut ist,
- die Packfrist von 180 Tagen beim Reservefallschirm eingehalten ist und
- der Reserveschirm von einem lizensierten Packer gepackt worden ist (Fremdpackung).

(Ausnahme: Angehörige der Sportfördergruppe können auch selbstgepackte Reserveschirme nutzen).

Anmerkung: Haftpflichtversicherung nicht notwendig, wenn Sprungdienst gem. Nr. 703 durchgeführt wird.

Bei den Abdrücken der Prüferstempel muss die Prüfer-Nummer deutlich erkennbar sein.

VAKAT

Kapitel 8

Sicherheitsbestimmungen

I. Allgemeines

801. Alle zum Fallschirmsprungdienst eingeteilten Soldaten haben darauf zu achten, dass Menschen nicht zu Schaden kommen und Material nicht beschädigt wird. Für Leitungspersonal gilt das in besonderem Maße. Verstöße gegen die Disziplin oder die Ausbildungsvorschriften können zu Unglücksfällen führen.

802. Jeder Fallschirmspringer darf an einem Tag

- mit automatischem Sprungfallschirmsystem bis zu 3 Fallschirmsprüngen,
- mit Freifallsprungsystem bis zu 6 Fallschirmsprünge durchführen[1]).

Für die Ausbildung im Freifalllehrgang Teil 1 gilt:

- bis zum neunten Sprung: 3 Sprünge täglich,
- ab dem zehnten Sprung: 4 Sprünge täglich,
- ab dem achtzehnten Sprung: 5 Sprünge täglich.

Springt ein Freifallspringer manuell und automatisch, darf die Anzahl der automatischen Sprünge 3, die Gesamtanzahl 6, pro Tag nicht überschreiten[1]).

803. Bei Zeichen der Erschöpfung hat der Leitende des Fallschirmsprungdienstes jeden Fallschirmspringer unabhängig von der Zahl der bereits geleisteten Sprünge für diesen Tag von weiteren Sprüngen auszuschließen.

804. Eingeteiltes **Leitungspersonal** darf nur im Ausnahmefall auf Befehl des Leitenden die ihm zugewiesenen Aufgaben auf andere Soldaten übertragen.

---

[1]) Für das Training im Freifallspringen im Rahmen der besonderen Sportausbildung gelten besondere Bestimmungen (Nr. 704).

8	Sicherheitsbestimmungen

805. Der Absetzplatz ist für das Absetzen von Springern mit automatischen Sprungfallschirmen so auszuwählen, dass er genügend groß ist und keine Hindernisse aufweist, die den landenden Springer gefährden könnten (Anlage 7).

Bebautes oder von Hochspannungs- und Telefonleitungen durchzogenes Gelände ist ebenso auszuschließen wie ein Gelände, das an Hauptverkehrsstraßen, Eisenbahnlinien oder Flussläufe grenzt.

806. Alle Kraftfahrzeuge, die nicht unmittelbar zur Aufrechterhaltung des Fallschirmsprungdienstes benötigt werden, sind außerhalb des Absetzplatzes auf Kraftfahrzeug-Abstellplätzen abzustellen

807. Luftfahrzeuge sind so abzustellen, dass sie die landenden Fallschirmspringer nicht gefährden. Bei Hubschraubern dürfen die Rotoren und bei Flugzeugen die Propeller oder Düsentriebwerke nicht laufen.

808. Die Sicherheit auf dem Absetzplatz ist gegeben, wenn der Platz gegen den Zutritt Unberechtigter gesichert ist und Menschen nicht gefährdet werden.

809. Bei Gefahr hat jeder Leitungsgehilfe die Pflicht, geeignete Maßnahmen zur Abwendung der Gefahr, ggf. zur Unterbrechung des Fallschirmsprungdienstes, zu ergreifen. Vorkommnisse sind sofort an den Leitenden, den Offizier vom Startplatz oder den Offizier vom Absetzplatz zu melden. Die Absperrposten sind in ihre Pflichten und Befugnisse ausführlich einzuweisen.

810. Fallschirmspringen bei Dämmerung und Nacht erfordert erhöhte Aufmerksamkeit und vermehrte Sicherheitsmaßnahmen, z.B. Überprüfen der angelegten Fallschirmausrüstung noch bei Tage oder bei Beleuchtung und eine besondere Sprungeinweisung.

Der Umfang des Leitungspersonals ist bei Bedarf zu erhöhen; es sind dazu nur Soldaten einzuteilen, die bereits am Tage eine solche Aufgabe wahrgenommen haben.

Je nach Anzahl der Springer, der Bodenform und Bodenbedeckung des Absetzplatzes sind Beobachtungsposten in ausreichender Anzahl einzusetzen. Diese Posten sind mit Taschenleuchte auszurüsten und müssen mit dem OvA in Funkverbindung stehen. Der Einsatz von Nachtsichtgeräten kann zweckmäßig sein.

8	**Sicherheitsbestimmungen**

811. Der Sprungfallschirm MC1-1C darf nur von Soldaten gesprungen werden, die in den Schirm und seine Handhabung eingewiesen sind. Der erste Sprung muss bei Tageslicht erfolgen. Bei Tag und Nacht muss die Windrichtung für die Springer während der Sinkphase erkennbar sein (vgl. Anl 21).

Der Sprungfallschirm MC 1-1C darf beim Springen nicht mit anderen Fallschirmtypen gleichzeitig und nur aus einer Tür abgesetzt werden .

812. Der Leitende des Fallschirmsprungdienstes entscheidet, ob vor dem Absetzen der Fallschirmspringerreihen Windspringer abzusetzen sind oder nicht.

Bei Gefechtsübungen sollte er keine Windspringer einsetzen.

813. Fallschirmspringer dürfen nicht mit Hecklasten zusammen während des gleichen Anfluges abgesetzt werden. Dies gilt nicht für das rampengestützte Absetzverfahren (RAS).

814. Soldaten, die unter Einfluss von Alkohol, Narkotika oder Rauschgift stehen, dürfen an einem Flug nicht teilnehmen (ZDv 19/2 VS-NfD „Flugbetriebsordnung für die Bundeswehr“). Sie sind vom Fallschirmsprungdienst auszuschließen.

Die Entscheidung bei Verdacht treffen der Leitende oder der OvS. Vom Sprungdienst ausgeschlossene Teilnehmer sind ihrem Disziplinarvorgesetzten zu melden.

815. Absetzer und Absetzleiter lassen Mängel bei den in Kap 2-6 beschriebenen Überprüfungen abstellen.

816. Wollen Freifallspringer von einem Freifallschirmsystem auf ein anderes wechseln, bedürfen sie der Genehmigung des Leitenden/Ausbildungsleiters und müssen ein intensives Sicherheitstraining durchführen. Ein Wechsel des Freifallschirmsystems soll die Ausnahme sein.

817. Für das Absetzen von Personen gelten generell folgende Wettermindestbedingungen für Propellerflugzeuge und Hubschrauber:

8	Sicherheitsbestimmungen

VFR-Flüge bei Tag und Nacht
(Flüge nach Sichtflugregeln)

Unkontrollierter Luftraum	Kontrollierter Luftraum
in Höhen von weniger als 750 m/2500 ft GND	+ **außerhalb** den Kontrollzonen oder in einer Höhe von 750 m/2500 ft GND und mehr außerhalb des kontrollierten Luftraumes: Luftraum G – 1000 ft GND – 1700 ft GND – 2500 ft GND
Propellerflugzeuge TAG: – Flugsicht 3 km[1]) NACHT: – Flugsicht 5 km in **Sicht-weite** von Flugplätzen oder Außenlandeplätzen mit in Betrieb befindlicher Befeuerung. – Flugsicht 8 km **außerhalb** der Sichtweite von Flugplätzen oder Außenlandeplätzen	**Propellerflugzeuge und Hubschrauber** – Flugsicht 8 km – Mindesabstand von den Wolken + waagerecht 1,5 km + senkrecht 1000 ft (300 m)
Hubschrauber TAG: – Flugsicht 0,8 km NACHT: – Flugsicht 3 km **innerhalb** außerhalb von Flugplätzen der Außenlandeplätzen	+ **in** Kontrollzonen **Propellerflugzeuge und Hubschrauber** – Boden- und Flugsicht 8 km – Hauptwolkenuntergrenze 2000 ft (600 m) GND – Mindestabstand von den Wolken + waagrecht 1,5 km + senkrecht 1000 ft (300 m)
Propellerflugzeuge und Hubschrauber – Wolken dürfen bei Tag + Nacht nicht berührt werden	+ **Sonde**r-VFR-Flüge **in** Kontrollzentren **Flugsicht** **Propellerflugzeuge/Hubschrauber** TAG: 1,5 km/TAG/ 0,8 km Nacht 5 km/NACHT 3 km Wolken dürfen nicht berührt werden.

[1]) Für Lfz aus dem Bereich des LTKdo gilt eine Mindestflugsicht von 5 km

8	Sicherheitsbestimmungen

818. Beim Absetzen von Fallschirmspringern und/oder Tür- und Hecklasten in und über Wolken sind folgende Einzelheiten zu beachten:

– Das Absetzen von Fallschirmspringern mit **manuellen Sprungfallschirmsystemen** und/oder **Tür- und Hecklasten** in oder über Wolken ist **erlaubt**[1]), **wenn**
  + durch die Navigationsfähigkeit des Luftfahrzeugs der Absetzpunkt auf mindestens 400 m genau bestimmt werden kann,
  + alle Springer ein Sprungfallschirmsystem mit aktivierter Stabilisationsvorrichtung nutzen (nur bei Sprungeinsatzverfahren HALO) und
    ++ **jeder** Springer mit einer Navigationsausstattung ausgerüstet ist, die mindestens aus
    ++ Höhenkontrollgerät (Höhenmesser),
    ++ Zeitkontrollgerät (Stoppuhr) und
    ++ Richtungskontrollgerät (Kompass)

  besteht.
– Je nach Erfahrung und Ausbildungsstand kann bei Übungs- und Weiterbildungssprüngen auch bei niedrigerer Hauptwolkenuntergrenze abgesetzt werden; die Entscheidung trifft der Leitende.

Liegt die Wolkenuntergrenze unter 600 m/2000 ft GND, ist das Absetzen verboten.

Bei Gleiteinsätzen muss mindestens ein **Transponder** je gemeinsam springender Teileinheit mitgeführt werden, um die Springer für die verantwortliche Flugsicherungskontrollstelle erfassbar zu machen.

Bis zur Einführung der Geräte gilt als Verfahren:

Das Absetzluftfahrzeug muss während des Sprunges über den Springern kreisen, bis diese gelandet sind und der Verantwortliche am Boden oder der taktische Führer das Luftfahrzeug entlässt.

Bei Gleiteinsatzsprüngen aus großen Höhen wird der Luftraum nach Höhe und Weite beträchtlich blockiert; sorgfältige Planung und genaue Anforderung (NOTAM) sind unbedingt notwendig.

Die **Absprache** zwischen Bedarfsträger, dem fliegenden Verband und der zuständigen Flugsicherungskontrollstelle ist hier von besonderer Bedeutung.

[1]) § 24 LVerkO: Hoheitlicher Auftrag und zwingend notwendig.

8	Sicherheitsbestimmungen

Insbesondere bei **Ausfall des Einsatzes** ist die Flugsicherungskontrollstelle unverzüglich zu informieren, damit der blockierte Luftraum wieder freigegeben werden kann.

– Für das Sprungeinsatzverfahren HALO gilt:
  + Die Hauptwolkenuntergrenze muss **über** der vorgesehenen Öffnungshöhe der Fall-schirme liegen. (Mindestöffnungshöhen der eingesetzten Fallschirme sind zu beachten).
  + Der **gemeinsame** Absprung mehrerer Springer ist nur erlaubt, wenn mindestens 300 m/1000 ft **über** einer geschlossenen Wolkendecke abgesetzt werden kann, um den Springern die Möglichkeit zu geben, ausreichende Sicherheitsabstände in der Formation einzunehmen.
  + Das **Absetzen in Wolken** darf **nur** im Reihensprung mit ausreichendem Sicherheitsabstand durchgeführt werden (Anhalt C-160 TRANSALL: Bei Absetzgeschwindigkeit 130 KIAS je 1 Sekunde zwischen den Springern).

819. Der Fallschirmsprungdienst ist bei Tag und Nacht bis zu folgenden **Bodenwindgeschwindigkeiten** erlaubt:

– mit automatischen Sprungfallschirmen:
  + Bodenwindgeschwindigkeit einschließlich Böen 18 kt (9 m/s),
– mit Freifall-Gleitfallschirmen:
  + Bodenwindgeschwindigkeit einschließlich Böen 22 kt (11 m/s).

Der Leitende kann, insbesondere wegen der Bodenbeschaffenheit, die Grenzen der zulässigen Bodenwindgeschwindigkeiten herabsetzen.

Während der Ausbildung ist der Fallschirmsprungdienst bis zu folgenden Windgeschwindigkeiten zu jeder Tages- und Nachtzeit erlaubt:

– mit automatischen Sprungfallschirmen:
  + bei der Fallschirmsprungausbildung Bodenwindgeschwindigkeit einschließlich Böen 12 kt (6 m/s),
– bei der Absetzerausbildung:
  + Bodenwindgeschwindigkeit einschließlich Böen 16 kt (8 m/s)
– mit Freifall-Gleitfallschirmen:
  + Bodenwindgeschwindigkeit einschließlich Böen 18 kt (9 m/s).

Wird der Bodenwind mit einem Handwindmesser gemessen, so muss dieses Messgerät in zwei Meter Höhe über dem Boden so frei aufgestellt sein, dass die Messung der Beeinträchtigung durch Hindernisse entzogen ist.

(Forderung bei automatischem Sprungdienst: Abstand vom Hindernis = 10fache Höhe des Hindernisses)

Das Messgerät soll auf der höchsten Erhebung des Absetzplatzes stehen.

Entsprechend dem Ausbildungsstand der Fallschirmspringer und der Beschaffenheit des Absetzplatzes entscheidet der Leitende, ob und wie weit die Grenze der zulässigen Bodenwindgeschwindigkeit herabzusetzen ist.

820. Verwendungsgrenzen der Fallschirme, z.B. **Mindestabsetzhöhen** und zulässige **Absetzgeschwindigkeiten,** sind einzuhalten.

Die Mindestabsetzhöhen betragen:

- 900 m/3000 ft GND bei Sportfallschirmen (man) und
- 1000 m/3350 ft GND bei Truppenfallschirmen (man).
- 400 m/1300 ft GND bei Sprungfallschirm T-10 und Lfz C-160

Bei Notabsprüngen unter der Mindestauslösehöhe beträgt die Mindestabsetzhöhe **mit Reservefallschirm**

- 155 m/510 ft GND bei Sprungfallschirmen (aut), bei einer Geschwindigkeit **über 60 KIAS**,
- 200 m/656 ft GND bei Sprungfallschirmen (aut), bei einer Geschwindigkeit **unter 60 KIAS**

und

- 600 m/2000 ft GND bei Sprungfallschirmen (man),

Für das Sprungfallschirmsystem SMM 740/2 gelten besondere Bestimmungen (siehe Anlage 22).

II. Verhalten auf Flugplätzen

821. Das Verhalten im Flugbetriebsbereich eines Flugplatzes regelt für alle Personen und Fahrzeuge die ZDv 44/32 „Sicherheitsbestimmungen für den Fahrzeug- und Fußgängerverkehr im Flugbetriebsbereich von Flugplätzen der Bundeswehr“.

Zum Flugbetriebsbereich gehören die Start- und Landebahnen, die Rollwege und die Luftfahrzeugabstellplätze.

8	Sicherheitsbestimmungen

822. Betreten und Befahren des Flugbetriebsbereiches ist nur mit Genehmigung der Platzkontrollstelle (Tower) oder der Stelle, die Flugsicherungsaufgaben für den Flugbetriebsbereich ausübt, erlaubt. Es ist in jedem Fall erforderlich, mit dieser Stelle Verbindung aufzunehmen und ihre Anweisungen (Flugplatzordnung) einzuholen.

Zu den **allgemein geltenden Bestimmungen** gehören u.a. folgende Bestimmungen und Verkehrsregeln:

- die Art der Einwinkverfahren,
- die auf dem Flugplatz gebräuchlichen Sichtsignale,
- die Bodensignale, welche die in Betrieb befindliche Start- und Landebahn sowie die dazugehörige Einflugschneise, kennzeichnen,
- die Regeln für den Kraftfahrzeugverkehr im Flugbetriebsbereich.

Zu den **örtlich geltenden Bestimmungen** gehören in der Regel:

- ein Plan des Flugbetriebsbereiches, der Verkehrswege und Warteplätze.
- die Stellen, an denen Luftfahrzeuge rollen, schweben und abgestellt werden.
- Maßnahmen, die in Notfällen oder bei Vorkommnissen zu treffen sind.

823. Lichtsignale der Platzkontrollstelle für Fahrzeuge und Personen (Fußgänger) haben folgende Bedeutung:

Grünes Blinksignal	=	Weitergehen, -fahren bzw. -rollen freigegeben!
Rotes Dauersignal	=	Halt!
Rotes Blinksignal	=	Piste bzw. Rollbahn sofort räumen!
Weißes Blinksignal	=	zum Ausgangspunkt zurückkehren!

824. Auf ständigen Flugplätzen stehen **Einweisungsfahrzeuge** (mit der Aufschrift „FOLLOW ME“) bereit. Den Anweisungen ihrer Besatzung ist Folge zu leisten.

825. Für den Kraftfahrzeugverkehr bei Nacht gelten besondere Bestimmungen, die örtlich verschieden sein können.

826. Auf Warteplätze des Vorfeldes sind die am Fallschirmsprungdienst beteiligten Einheiten zusammenzuhalten.

827. Funksprechverbindungen auf dem Startplatz sind nur mit Genehmigung der Platzkontrollstelle einzurichten.

8	Sicherheitsbestimmungen

828. Besondere Gefahrenzonen sind

bei einem **Propellerflugzeug** – der Luftschraubenbereich,
bei einem **Hubschrauber** – der Haupt-/Heckrotorbereich,
bei einem **Strahlflugzeug** – der Ansaug-/Abgasbereich.

829. Bei der **Annäherung** an ein Luftfahrzeug haben Personen und Kraftfahrzeuge einen Sicherheitsabstand einzuhalten.

Beim Transportflugzeug **TRANSALL C-160** darf bei laufendem Triebwerk folgende **Sicherheitszone** weder betreten noch befahren werden:

- zu den Flügelkanten 5 m,
- zur Luftfahrzeugnase 15 m,
- zum Luftfahrzeugende 10 m.

Einsatzladungen nähern sich **nur** auf Anweisung des BordMechFw, BordwFw oder LfzLadMstr der Rampe des Luftfahrzeuges über den **Sicherheitsstreifen**.

Von einem **rollenden Luftfahrzeug** sind rundum 50 m Abstand zu halten.

830. Fahrzeuge dürfen ohne Einweiser nicht unter die Tragflächen oder das Leitwerk eines Luftfahrzeuges fahren.

Bild 801

Besetzen des Flugzeuges

8	Sicherheitsbestimmungen

831. Der **Gefahrenbereich bei Transporthubschraubern** ist ein Bereich um den Hubschrauber bei stehenden oder laufenden Rotoren, der sich auf eine Entfernung von 15 m, gemessen von den Spitzen der Haupt- und der Heckrotorblätter, erstreckt.

832. Personen dürfen sich Transporthubschraubern innerhalb der Annäherungszonen des Gefahrenbereiches[1]) nur mit Erlaubnis eines Besatzungsmitgliedes nähern oder entfernen. **Kraftfahrzeuge** dürfen im Rahmen von Fallschirmsprungdiensten den Rotorbereich von **Transporthubschraubern** grundsätzlich nicht befahren.

833. **Rauchen** ist innerhalb eines Abstandes von 25 m vom Luftfahrzeug **verboten. Offene Feuer** dürfen erst 50 m vom Luftfahrzeug entfernt und nur so angelegt werden, dass das Luftfahrzeug durch Funkenflug nicht gefährdet wird.

III. Verhalten bei Luftnotlagen

834. In Notlagen werden Befehle des vwtLFF in den Laderaum durch optische und akustische Signale oder mündlich übermittelt[2]).

Notlagen, insbesondere wenn sie kurz vor oder nach dem Abheben des Luftfahrzeuges eintreten, können die Besatzung jedoch so beanspruchen, dass sie die mitfliegenden Soldaten davon nicht rechtzeitig in Kenntnis setzen kann. Daher muss bis zum Erreichen der Anflughöhe jeder Insasse auf Notmaßnahmen ohne Vorwarnung vorbereitet sein.

835. Es sind nachfolgend aufgeführte **Notsignale** in Transportflugzeugen zu unterscheiden:

(1) **ein kurzer Hupton:** während des Fluges auftretende starke Böigkeit (Turbulenz oder Notlage),

(2) **ein anhaltender Hupton:** Notlandung,

(3) **drei kurze Huptöne – andauerndes rotes Licht der Signalleuchten:** Fallschirmnotsprung vorbereiten,

---

1) AnwFE 358/180 VS-NfD „Lufttransport mit Hubschraubern des Heeres“, Anl 8.
2) Der LTH UH-1 D hat keine Anlage zur Übermittlung optischer/akustischer Signale.

(4) **ein anhaltender Hupton – andauerndes grünes Licht der Signalleuchten:**
Fallschirmnotsprung ausführen.

Wenn der Fallschirmnotsprung ohne Vorbereitung erfolgen muss, werden die beiden letztgenannten Signale unmittelbar nacheinander gegeben.

836. Jedes dieser Signale ist ein Befehl des vwtLFF an alle an Bord befindlichen Soldaten.

Folgende **Maßnahmen** sind auf Anweisung des Absetzleiters und der Absetzer zu treffen:

Zu Nr. 835 (1)

– Sofort Sicherheitsgurte anlegen.
– Rauchen einstellen.

Zu Nr. 835 (2)

– Sofort Sicherheitsgurte anlegen, Rauchen einstellen.
– Oberkörper nach vorn neigen.
– Mit den Nebenleuten die Arme unterhaken.
– Sitzen bleiben, bis Luftfahrzeug steht.
– Luftfahrzeug **sofort** nach Stillstand in der Reihenfolge der Sitzordnung verlassen.
– Bei **Feuer an Bord** nach erfolgter Notlandung das Luftfahrzeug **sofort** auf der dem Feuer abgekehrten Seite verlassen, dabei auch Notausgänge mitbenutzen.
– Nach Notlandung schnell vom Luftfahrzeug gegen die Windrichtung entfernen und in etwa 100 m Entfernung sammeln.

Zu Nr. 835 (3)

– Rauchen einstellen.
– Aufstehen.
– Fallschirmausrüstung überprüfen.
– Fertig machen zum Fallschirmnotsprung.
– Seitentüren öffnen (durch Absetzpersonal).

Zu Nr. 835 (4)

Fallschirmnotsprung mit dem Sprungfallschirm:

– gem. Nr. 621,

8	Sicherheitsbestimmungen

Fallschirmnotsprung mit dem Reservebrustfallschirm

– In der Reihenfolge der Sitzordnung aus dem Luftfahrzeug abspringen und den Reservebrustfallschirm gem. Versager „Schlaufe Griff raus betätigen!“.

837. Bei Flügen mit Transportluftfahrzeugen über See kann eine **Wasserung** notwendig werden. Das Signal dafür entspricht dem Signal für eine Notlandung.

Folgende Maßnahmen sind auf Anweisung des Absetzleiters und der Absetzer zu treffen:

(1) Reservebrustfallschirm aushaken,
(2) Sicherheitsgurte lösen,
(3) Schnelltrennschloss entsichern und öffnen bzw. Schnellauswerfkarabinerhaken öffnen,
(4) Beingurte zur Seite legen,
(5) Sicherheitsgurte anlegen,
(6) Brillen und Binder abnehmen,
(7) Sitz der Schwimmweste und des Helmes überprüfen,
(8) wenn vorhanden: Einmann-Schlauchboot auf den Schoß nehmen,
(9) mit den Nebenleuten die Arme unterhaken,
(10) den Oberkörper nach vorn neigen, auf dem Schlauchboot abstützen und die dem Körper abgewandten Ecken der Schlauchboottasche mit beiden Händen umfassen,
(11) nach dem Wassern die Sicherheitsgurte lösen,
(12) beim Aufstehen Fallschirmgurtzeug ablegen, Schlauchboot unter einem Arm fest halten und dabei die Schlinge der Reißleine über den Unterarm streifen,
(13) das Luftfahrzeug durch die Notausstiege verlassen,
(14) die Schwimmweste durch Drehen des Handgriffes nach rechts aufblasen,
(15) durch Ziehen der Reißleine das Aufblasen des Einmann-Schlauchbootes veranlassen,
(16) das Schlauchboot von der Heckseite entern.

838. **Bei Ausfall der Signalanlage** im Transportluftfahrzeug werden die **Signale** mit einer **Taschenleuchte** gegeben.

8	Sicherheitsbestimmungen

Es bedeuten dann

– rotes Licht: „Fertigmachen zum Fallschirmnotsprung!“
– grünes Licht: „Fallschirmnotsprung!“

Rotes Licht während des Notsprungvorganges bedeutet: „Fallschirmnotsprung sofort unterbrechen!“

839. Ist ein Springer am **Luftfahrzeug** hängen geblieben, ist er durch den Absetzleiter/ Absetzer zu bergen. Einzelheiten sind in den Kapiteln 4, 5 und 6 enthalten.

Das **Kappen der Aufziehleine** ist nur auf Befehl des vwLFF durchzuführen. Die **Entscheidung trifft der vwtLFF**.

840. Das Verhalten bei **Luftnotlagen** während des Fallschirmsprungdienstes mit Transporthubschraubern ist dem Kapitel 5 und Kapitel 6 zu entnehmen.

841. Absetzleiter und Absetzer tragen, sofern sie nicht mitspringen, einen Rettungsfallschirm/ Stehhaltegurt lang/Stehhaltegurt kurz.

Im MTH CH-53 müssen Absetzleiter und BordwFw einen Stehhaltegurt tragen, da die Bergung eines hängen gebliebenen Springers nur mit einer derartigen Sicherung möglich ist.

Unterhalb der Mindestgebrauchshöhe seines Schirmes bleibt der Absetzer angeschnallt auf seinem Platz.

IV. Wasserlandung und Hindernislandungen

842. ~~Bei der Wasserlandung wird zwischen dem **geplanten Wassersprung** und der **Wasserlandung (Notlandung)** unterschieden.~~

~~**Wasserlandung (Notlandung):**~~

~~Die Tätigkeiten und das Verhalten des Fallschirmspringers nach sicherem Erkennen einer Wasserlandung (Notlandung) ist **zwingender Teil** der Fallschirmsprungausbildung (aut). Es ist ein Notverfahren, bei dem es in erster Linie darum geht, das Leben des Springers zu erhalten. Die Erhaltung der Kampfkraft, z.B. das Bergen des Gepäcks ist nachgeordnet.~~

8	Sicherheitsbestimmungen

~~Der **geplante Wassersprung** zum Üben des Notverfahrens wird ohne Gepäck wie das Notverfahren durchgeführt.~~ Darüber hinaus gelten folgende Regelungen:

- Der Fallschirmspringer trägt eine Schwimmweste unter dem Gurtzeug,
- er trägt
  + Kampfanzug,
  + Helm (zu Sprungdienst zugelassener Kopfschutz) und
  + Kampfstiefel.

Es ist zu gewährleisten, dass

- die eingeteilten Fallschirmspringer Freischwimmer sind,
- die Fallschirmspringer über das Verhalten bei Landungen in Gewässer belehrt werden **und** das Verfahren unmittelbar vor dem Wassersprung wiederholt wird,
- nur in Gewässer mit mindestens drei Meter Wassertiefe gelandet wird,
- im Gewässer in der Nähe des Auftreffpunktes für **jeden** Fallschirmspringer, der bei einem Anflug des Luftfahrzeuges abgesetzt wird, ein Sturmboot bereitsteht, besetzt mit
  + dem Sturmbootfahrer,
  + einem Rettungsschwimmer und
  + einem Anleger,
- der Sanitätstrupp mit einem Gerät zur künstlichen Beatmung ausgerüstet ist.

~~Verfahren und Bestimmungen für geplante Wassersprünge der Waffentauchergruppe sind gesondert geregelt.~~

843. Hindernislandungen

Bei der Hindernislandung wird zwischen

a) **Baumlandung**

b) **Hochspannungsleitung (Drahtlandung)**

unterschieden.

Die Tätigkeiten und das Verhalten des Fallschirmspringers nach sicherem Erkennen einer Hindernislandung ist **zwingender Teil** der Fallschirmsprungausbildung (aut). Es ist ein Notverfahren, bei dem es in erster Linie darum geht, dass Leben des Springers zu erhalten. Die Erhaltung

8	Sicherheitsbestimmungen

der Kampfkraft z.B. das Bergen des Gepäcks ist nachgeordnet. **Beim Hängen bleiben des Springers in den Drähten muss eine Erdung vermieden werden. Dies gilt auch für Helfer!**

– Lebensgefahr –

844. Das **Beherrschen** der Tätigkeiten des Fallschirmspringers nach sicherem Erkennen einer Wasserlandung (Notlandung)/Hindernislandung ist **zwingende** Voraussetzung für die Zulassung zum Fallschirmsprungdienst.

VAKAT

Teil B
Die Aus- und Weiterbildung im Fallschirmspringen

Kapitel 9

I. Allgemeines

901. Die lehrgangsgebundene Ausbildung an der Luftlande- und Lufttransportschule vermittelt die Grundlagen für das Fallschirmspringen (aut), die Tätigkeiten der Absetzer und Absetzleiter sowie für das militärische Freifallspringen. Hierauf aufbauend erfolgt eine Aus- und Weiterbildung in der Truppe. Sie dient, neben dem Erhalt von Erlaubnis und Berechtigung durch das Ableisten der Pflichtsprünge[1]),

- der Vertiefung der Kenntnisse und Qualifikationen,
- dem Erlernen, Üben und Beherrschen aller Fähigkeiten, die für Fallschirmsprünge im Rahmen eines Einsatzes benötigt werden,
- der Vorbereitung auf weiterführende Lehrgänge und der
- Einweisung in neue Verfahren und Ausrüstung, wenn sie mit den Mitteln der Truppe zu leisten ist.

902. Die Vertiefung der Kenntnisse, das Anwenden des Erlernten unter Gefechtsbedingungen und die Einbettung in die Gefechtsausbildung ist Aufgabe der Truppe.

903. Weiterbildungen sind auf Verbands- oder Großverbandsebene zu planen und durchzuführen.

---

[1]) vgl. ZDv 19/16

9	Die Aus- und Weiterbildung im Fallschirmspringen

904. Die Anzahl der zum Erhalt der Erlaubnis oder Berechtigung notwendigen Pflichtsprünge entspricht einer Minimalforderung. Zum Erhalten und Steigern der Einsatzbereitschaft im Fallschirmspringen werden empfohlen[1])

für Fallschirmspringer (aut):	der KRK	8-12	Sprünge im Jahr,
für Fallschirmspringer (aut):	der HVK	5-8	Sprünge im Jahr,
für Freifallspringer:	der KRK	60	Sprünge im Jahr,
für Freifallspringer:	der HVK	30	Sprünge im Jahr,

für Tandemspringer: 80-100 Sprünge im Jahr, davon sind 50 % der Sprünge mit Personen + Schwerlast durchzuführen.

905. Zur Vorbereitung auf weiterführende Lehrgänge sind empfohlen für den

Absetzerlehrgang:	20Fallschirmsprünge automatisch,
Freifall-Lehrgang Teil 2:	50Freifallsprünge,
Freifall-Lehrgang Teil 4:	vgl. Anlage 3, mit Schwerpunkt Gepäcksprünge.

II. Aus- und Weiterbildung der Fallschirmspringer automatisch

906. Die Aus- und Weiterbildung der Fallschirmspringer (aut) soll beinhalten:

- Einteilung der Sprungreihen nach taktischen Gesichtspunkten,
- Sammelübungen,
- Bergen und Brechen von Lasten,
- Sprung mit Waffen und Ausrüstung gem. Gefechtsauftrag,
- Sprung aus Luftfahrzeugen verbündeter Staaten und unter Anwendung ihrer Sicherheitsbestimmungen,
- sicheres Beherrschen aller Verfahren bei Tag und Nacht,
- Einweisung/Gebrauch neuer Verfahren und Ausrüstungsgegenstände.

---

[1]) vgl. Weisung für die Ausbildung und Inübunghaltung von Fallschirmspringern, die Luftverlade-/Luftverlasteausbildung und dem Absetzen von Lasten (BMVg – Fü H I/Fü H I 3, Az 32-31-54 vom 06.12.1999)

9	**Die Aus- und Weiterbildung im Fallschirmspringen**

907. Vor der Benutzung des Truppenfallschirmes MC1-1C ist der Springer in das Steuern und das Landeverhalten einzuweisen. Die Einweisung ist aktenkundig zu machen. Der erste Sprung muss bei Tag erfolgen und die Windrichtung muss für die Springer erkennbar sein. Für Nachtsprünge ist die Windrichtung gem. Anlage 21 zu kennzeichnen.

III. Aus- und Weiterbildung der Absetzer und Absetzleiter

908. Die Aus- und Weiterbildung der Absetzer und Absetzleiter soll beinhalten:

- Vorbereiten und Überprüfen der Luftfahrzeuge,
- Verhalten in Notsituationen während des Fluges,
- die Durchführung von Sprungeinweisung und Sicherheitstraining,
- das Springen mit Zusatzausrüstung (SGE 006, Waffengerätetasche 20 kg).

909. Die erstmalige Einweisung in neue Verfahren, Ausrüstung und geänderte Sicherheitsbestimmungen erfolgt lehrgangsgebunden an der LL/LTS für Ausbildungsleiter Ausbildungsklasse Absetzer. Diese führen die Einweisung oder Schulung im Verband für die Absetzleiter/ Absetzer durch.

910. Die Einweisungen/Schulungen sind aktenkundig zu machen. Den Nachweis führt der S3-Feldwebel zentral. Vorrangiges Ziel der Aus- und Weiterbildung der Absetzer/Absetzleiter ist der Erhalt eines hohen Sicherheitsstandards.

911. Der Ausbildungsleiter ist verantwortlich für die vorbereitende Ausbildung der Soldaten, die zur Teilnahme am Absetzerlehrgang vorgesehen sind. Dazu gehört:

- Fallschirmgerätekunde,
- Überprüfen eines Fallschirmspringers mit/ohne Zusatzausrüstung.

9	Die Aus- und Weiterbildung im Fallschirmspringen

IV. Aus- und Weiterbildung der Freifallspringer

912. Freifallspringer mit Freifalllehrgang Teil 1 müssen ihre Fähigkeiten und Fertigkeiten ständig durch

- Freifallsprünge mit Sprunggepäck,
- Bewegungsprogramm,
- vorbereitende Sprünge in der Teileinheit (3-5 Springer)

verbessern. Bis zum Besuch des Freifalllehrgangs Teil 2 soll der Freifaller mindestens 50 Freifallsprünge absolviert haben.

913. Unter Leitung eines erfahrenen Ausbildungsleiters können Freifallspringer mit Freifalllehrgang Teil 1 in der Durchführung von Dämmerungs- und Nachtsprüngen eingewiesen werden, wenn

- ein ausreichend großer Absetzplatz zur Verfügung steht (mindestens 300 m x 300 m frei von Hindernissen),
- der Landepunkt deutlich gekennzeichnet ist (siehe Anlage 21),
- die notwendige Zusatzausstattung (beleuchtete Höhenmesser/Kollisionsschutzleuchten und Blitzlampen) zur Verfügung steht,
- jeder Springer mit Signalmitteln und einem Funkgerät für Notsituationen ausgestattet ist,
- der Verantwortliche am Boden mit Kfz und Funk ausgestattet ist.

Außerdem gelten folgende Bedingungen:

- Nur Einzelsprünge ohne Gepäck mit ausreichendem Sicherheitsabstand (CH 53/UH-1D = 5 Sek., C 160 = 3 Sek.) und Höhenstaffelung (mindestens 100 m),
- Absetzhöhe nicht über 1500 m über Grund,
- Öffnungshöhe nicht unter 1000 m über Grund,
- Bodenwind nicht über 12 Knoten,
- ein erfahrener Absetzer (man) setzt ab.

914. Freifallspringer mit Freifalllehrgang Teil 2 müssen ihre Einsatzbereitschaft erhalten und werden im Wesentlichen einsatzorientiert durch

- Sprünge in der Teileinheit bei Tag und Nacht mit Ausrüstung und Waffe,
- Üben der Einsatzverfahren HALO und HAHO aus unterschiedlichen Höhen,

– Übungssprünge bei Gefechtsausbildung und Übungen, auch zusammen mit Freifallspringern anderer Streitkräfte

weitergebildet. Bis zum Besuch des Freifalllehrgangs Teil 3 soll der Freifallspringer dadurch etwa 150 Freifallsprünge absolviert haben.

915. Erfahrene Freifallspringer, die zur Ausbildung zum Tandemspringer (Freifalllehrgang Teil 4) vorgesehen sind, müssen sich besonders sorgfältig vorbereiten. Der aktuelle Ausbildungsstand ist hier von größerer Bedeutung als eine große Sprunganzahl. Insbesondere Gepäcksprünge sind der wesentliche Inhalt einer Vorbereitung. Eine mindestens zweiwöchige gezielte Weiterbildung an der LL/LTS ist vorzusehen.

916. Im Rahmen der besonderen Sportausbildung kann gezieltes Training der Freifallspringer (z.B. Ziel- oder Formationsspringen) die Luftsicherheit und das Koordinierungsvermögen verbessern.

917. Der Einsatz von Freifallspringern bei Einsatzdemonstrationen oder Vorführungen im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit ist, unter Leitung erfahrener Ausbildungsleiter, eine Möglichkeit zur Weiterbildung. Wo immer möglich ist die Weiterbildung als Blockausbildung vorzusehen.

V. Aus- und Weiterbildung des Leitungspersonals

918. Die Aus- und Weiterbildung des Leitungspersonals erfolgt **nicht lehrgangsgebunden**, sondern nur in den Einheiten oder Verbänden. Das Leitungspersonal, besonders Leitende, OvA und OvS, sind vor dem erstmaligen Einsatz in der Funktion im Sinne der in dieser Vorschrift, festgelegten Aufgaben auszubilden. Dies schließt eine Einweisung durch erfahrene Offz/Uffz m.P. in die Örtlichkeiten ein.

919. Für komplexe Vorhaben, wie

– Einsatz mehrerer Lfz im Rahmen eines Sprungdienstes,
– Sprungdienst bei Nacht,
– Absetzen von Lasten und Personen oder
– Sprungdienste im Rahmen von Vorführungen.

soll nur erfahrenes Leitungspersonal eingeteilt werden.

VAKAT

Teil C
Bestimmungen für das Absetzen

Kapitel 10

Bestimmungen für das gemeinsame Absetzen von Lasten und Personen

bleibt frei

VAKAT

Anhang

VAKAT

Hinweis auf Dienstvorschriften und dienstvorschriftenähnliche Druckschriften

1. Für das Verständnis der ZDv 89/203 ist die Kenntnis der folgenden Dienstvorschriften erforderlich:

ZDv 3/10		„Sport in der Bundeswehr“
ZDv 10/13		„Besondere Vorkommnisse“
ZDv 19/2	VS-NfD	„Flugbetriebsordnung für die Bundeswehr“
ZDv 19/16		„Zulassungsordnung für Fallschirmspringer der Bundeswehr”
ZDv 44/32		„Sicherheitsbestimmungen für den Fahrzeug- und Fußgängerverkehr im Flugbetriebsbereich von Flugplätzen der Bundeswehr“
ZDv 99/40		„Wetterberatung für den Flugbetrieb der Bundeswehr“
AnwFE 358/100	VS-NfD	„Organisation von Lufttransporten des Heeres“
AnwFE 358/180	VS-NfD	„Lufttransport mit Hubschraubern des Heeres“
TDv 1670/006-14		„Personenfallschirme”
TDv 1670/018-14		„Freifall-Gleitfallschirmsystem MT-1”
GAF T.O. 1H-53 G-9		„Technisches Handbuch Beladung Luftfahrzeug CH-53-G”
GAF T.O. 1C-160-9		„Technisches Handbuch Beladung Luftfahrzeug C-160 TRANSALL”
GAF T.O. 1H-1(U)D-9		„Technisches Handbuch Beladung Luftfahrzeug UH-1D”
AnTrA 10, Anlage A 5		„Zusätzliche Aufgaben in Truppenteilen des Heeres”
Manual 900 911 25		Handbuch „Tandem BT 80 Type 740-2”

2. In diese Vorschrift sind eingearbeitet:

STANAG 3464	„Vorschriften für Flugzeugbesatzungen und Truppen bei taktischen Lufttransporten“

STANAG 3465	„Sicherheits-, Not- und Signalverfahren für militärische Lufttransporte mit Starrflügelflugzeugen“
STANAG 3466	„Verantwortlichkeit der Lufttransportverbände und der Bedarfsträger bei der Be- und Entladung von Transportflugzeugen“
STANAG 3570	„Absetzplätze und Lastenausziehplätze - Kriterien und Markierungen“
STANAG 3758	„Signale der Flugsicherungsstelle für die Regelung des Fußgänger- und Fahrzeugverkehrs auf Flugplatzrollfeldern“

Nachweis der körperlichen Leistungsfähigkeit

a. **Allgemeines**

Die zum Nachweis der körperlichen Eignung erforderlichen Sportleistungen gehören zu den besonderen Zulassungsvoraussetzungen und setzen

– den Erwerb des Deutschen Sportabzeichens (Pflichtübung Gruppe 5 = 5000-3000-Meter-Lauf)

oder

– das Erfüllen der Disziplinen der Wintersportprüfung im Zeitraum 01.12.-15.06. für Rekruten des 5. und 6. Sechstels und ausgebildeten Fallschirmspringern, die infolge von Krankheit ihre körperliche Eignung bis zum 01.12. nicht nachweisen konnten, voraus.

b. **Wintersportprüfung**

Die Prüfung gilt als bestanden, wenn der Soldat innerhalb einer Stunde in den vier Übungen mindestens folgende Werte erreicht:

– Klimmziehen	3
– Standweitsprung	2,12 m
– Aufrichten aus der Rückenlage	20
– Medizinballwurf gegen die Wand	22
– 2000-Meter-Lauf	8:40 Min.

Die fünf Übungen sollten in der aufgeführten Reihenfolge durchgeführt werden.

Bei der **Ausführung** sind folgende Bedingungen zu erfüllen:

– **Klimmziehen:**
  + Jeder Klimmzug ist im Ristgriff aus dem Streckhang zu machen.
  + Das Kinn ist über die Reckstange zu bringen.

– **Aufrichten aus der Rückenlage:**
  + Rückenlage. Füße bei gebeugten Knien (ca. 90°) etwa 30 cm auseinander auf dem Boden aufgesetzt. Arme in Nackenhalte. Ein Partner drückt Füße auf den Boden. Aufrichten des Oberkörpers bis Kinn Kniespitze berührt. Danach in Ausgangsstellung zurück bis Schulterblätter Boden berühren. Übung so lange wie möglich wiederholen bis längere Pause (ca. 5 Sek.)

- **Medizinballwurf gegen Wand:**
  + Bauchlage. Arme in Seit halte 1,25 m von der Wand entfernt. Ein Kastenteil steht senkrecht, sodass er die Wand berührt. Medizinball wird beidhändig über das Kastenteil gegen die Wand über den Kasten geworfen. Ellenbogen dürfen nicht aufgestützt werden. Übung solange wiederholen bis längere Pause (ca. 5 Sek.).
- **Standweitspung:**
  + Der Übende steht mit den Fußspitzen an der Absprunglinie Nach vorbereitendem Armschwingen springt er mit beiden Füßen gleichzeitig ab.
- **2000-Meter-Lauf:**
  + Die geforderte Strecke ist durchzulaufen. Gehen ist unzulässig.

Bestimmungen für das Umschreiben des militärischen Fallschirmspringerscheines in eine zivile Lizenz

Bezug: Fax DFV und DAeC an BMVg PSZ V 5 vom 28.08.1998

Automatischer Militärfallschirmspringerschein:

Automatische Militärfallschirmspringerscheine der Bundeswehr werden nicht ohne zusätzliche zivile Ausbildung und Vorlage der geforderten Nachweise in einen zivilen (eingeschränkten) Luftfahrschein umgeschrieben.

Die Umschreibung eines ruhenden Militärfallschirmspringerscheines ist nur möglich, wenn er nicht länger als 36 Monate ruht. Die Bestimmungen nach § 27 Abs. 3 und 4 LuftVZO sind zu erfüllen.

Manuelle Militärfallschirmspringerscheine:

Eine gültige militärische Freifallerlaubnis wird bei Vorlage der geforderten Nachweise ohne weitere Prüfung der Eignung und Befähigung in einen (uneingeschränkten) Luftfahrerschein umgeschrieben:

Berechtigung zur praktischen Ausbildung (Lehrberechtigung)

Militärische Fallschirmsprung-Lehrberechtigungen werden nicht in die zivile Erlaubnis eingetragen. Lehrberechtigungen sind nach § 97 Luft-PersV zu erwerben.

Militärische Passagier-Sprungberechtigung (Tandemberechtigung)

Die militärischen Passagier-Sprungberechtigungen werden nur bei Vorlage der geforderten Nachweise in den zivilen Luftfahrerschein eingetragen.

VAKAT

Überprüfen des Fallschirmspringers

I. Fallschirmspringer mit Sprungfallschirm T-10/T-10 R

(Gurtzeug mit **Schnelltrennschloss**)

Vorn:

1. **Helm (zum Fallschirmsprungdienst zugelassener Kopfschutz)**
2. **Kappentrennschlösser**
3. **Brustgurte**
4. **Fallschirmtragetasche**
5. **Schnelltrennschloss**
6. **Bauchgurt und Schnellverschluss**
7. **Reserve-Brustfallschirm (T-10 R)**
8. **Beingurte**

Hinten:

1. **Helm (zum Fallschirmsprungdienst zugelassener Kopfschutz)**
2. **Tragegurte**
3. **Karabinerhaken mit Sicherungsstift**
4. **Aufziehleine**
5. **Sollbruchband (Öffnungsschlaufe Aufziehleine)**
6. **Rückengurt**
7. **Packhülle**
8. **Gesäßgurt**
9. **Zusatzausrüstung (Sprunggepäck SGE 006//Waffen- und Gerätetasche: 20 kg)**

II. Fallschirmspringer mit Sprungfallschirmsystem T-10/T-10 R

(Gurtzeug mit Dreipunktverschluss)

Vorn:

1. **Helm (zum Fallschirmsprungdienst zugelassener Kopfschutz)**
2. **Kappentrennschlösser**
3. **Brustgurte mit Schnellauswurfkarabinerhaken**
4. **Fallschirmtragetasche**
5. **Bauchgurt und Schnellverschluss**

6. **Reserve-Brustfallschirm (T-10 R)**
7. **Beingurte**

Hinten:

1. **Helm (zum Fallschirmsprungdienst zugelassener Kopfschutz)**
2. **Tragegurte**
3. **Karabinerhaken mit Sicherungsstift**
4. **Aufziehleine**
5. **Sollbruchband (Öffnungsschlaufe Aufziehleine)**
6. **Rückengurt**
7. **Packhülle**
8. **Gesäßgurt**
9. **Zusatzausrüstung (Sprunggepäck SGE 006/Waffen- und Gerätetasche 20 kg)**

III. Freifallspringer mit Freifall-Gleitfallschirm MT-1 DNB

(Baureihen B/C)

Vorn:

1. **Kopfschutz**
2. **Schutzbrille**
3. **Haupttragegurte/Gurtzeug**
4. **Brust-, Bauch- und Beingurte**
5. **Bedienungselemente für Sprungfallschirmkappe, Reservefallschirmkappe und Trennvorrichtung**
6. **Automatischer Höhenauslöser**
7. **Höhenkontrollgerät**
8. **Sprunggepäck SG 7**
9. **Zusatzausrüstung/Waffe**

Hinten:

1. **Aufziehseil zum Reservefallschirm**
2. **Aufziehvorrichtung des automatischen Höhenauslösers**/nur FXC 12000 -).
3. **Aufziehseil zur Sprungfallschirmkappe**

ACHTUNG! Werden andere Freifallsprungsysteme als MT-1 DNB verwendet, ist die Überprüfung des Freifallspringers entsprechend dieser Vorschrift sinngemäß durchzuführen.

Das Sammelverfahren „Auffanglinie”

1. **Allgemeines**

Die Auffanglinie ist eine markante, leicht aufzufindende und erkennbare, nicht zu verwechselnde Linie im Gelände.

Sie wird durch

- markante Geländeteile (z.B. Höhenränder, Einschnitte),
- Fluss- und Bachläufe,
- Straßen, Wege, Eisenbahnlinien, Hochspannungsleitungen,
- Waldränder usw.

gebildet und soll sich über die gesamte Länge/Breite des Absetzplatzes hinziehen.

Sie kann

- quer zur Anflugrichtung, am Anfang/Ende des Absetzplatzes,
- längs zur Anflugrichtung, am Rande des Absatzplatzes (links oder rechts),

verlaufen.

Das Sammelverfahren „Auffanglinie” erfüllt folgende Anforderungen:

- ohne Erkundung anwendbar,
- unabhängig vom Luftfahrzeugtyp,
- bei Tag und Nacht anwendbar,
- unter Feindeinwirkung anwendbar,
- schnelle Zusammenführung von Einheiten/Teileinheiten,
- wenig Zusatzausrüstung erforderlich,
- erleichtert das Auffinden/Bergen von Verletzten.

2. **Sammeln**

- Der Fallschirmspringer bildet mit anderen Springern auf dem Absetzplatz eine kleine Kampfgemeinschaft, zu der ständig weitere Springer auf dem Weg zur Auffanglinie/zum Sammelpunkt hinzustoßen.
- Nach der bereits vor dem Sprung eingestellten Marschkompasszahl (MKZ) gewinnt der Springer die Auffanglinie.
- Nach Erreichen der Auffanglinie bewegt sich der Springer nach links/rechts bzw. nach neuer MKZ entlang der Auffanglinie zum **Sammelpunkt**.

- Ein besonders befähigter Führer (ZgFhr/stvZgFhr) nimmt am Sammelpunkt die eintreffenden Springer auf und weist sie zum **Sammelraum**/zu den **Sammelräumen** ein.
- Die ersten Soldaten, die den Sammelpunkt erreichen, werden zur Sicherung bzw. als Einweiser eingeteilt.

3. Grundsätzliche vorbereitende Maßnahmen

- Alle Fallschirmspringer sind im Sammeln sowie Bergen von Lasten auszubilden.
- Die Maschineneinteilung ist so vorzunehmen, dass
  + jeweils ein eingeteilter Führer als erster bzw. letzter Mann springt,
  + Führer in der Mitte ihrer Teileinheiten springen,
  + Führer das Auffinden/Bergen von Lasten sicherstellen,
  + möglichst kurze Wege zur Auffanglinie und zum Sammelpunkt zurückzulegen sind,
  + bereits vor dem Sprung Absprachen für die Bildung kleiner Kampfgemeinschaften (Vorder-/Hintermann getroffen werden, um dadurch sicherzustellen, dass Ausfälle sofort bemerkt und Verletzte geborgen werden können.
- Der Absetzplatz soll
  + nach Möglichkeit erkundet und von eigenen Kräften gesichert sein (Vorauskräfte),
  + so groß sein, dass er in einem Anflug abgesetzt werden kann,
  + das Sammeln erleichtern,
  + übersichtlich sein, jedoch nahe Deckung bieten und
  + über nahe gelegene Geländeteile verfügen, die als Auffanglinie geeignet sind.

4. Besondere vorbereitende Maßnahmen

In der Befehlsgebung vor dem Fallschirmsprung sind Einzelheiten, wie

- Maschineneinteilung,
- Sammelpunkt, Sammelräume,
- Marschkompasszahl,
- Bergen von Lasten,
- Verletzten-/Verwundetenversorgung,
- Nutzung von Fernmeldemitten,
- Nutzung von Hilfsmitteln,
- Notverfahren,

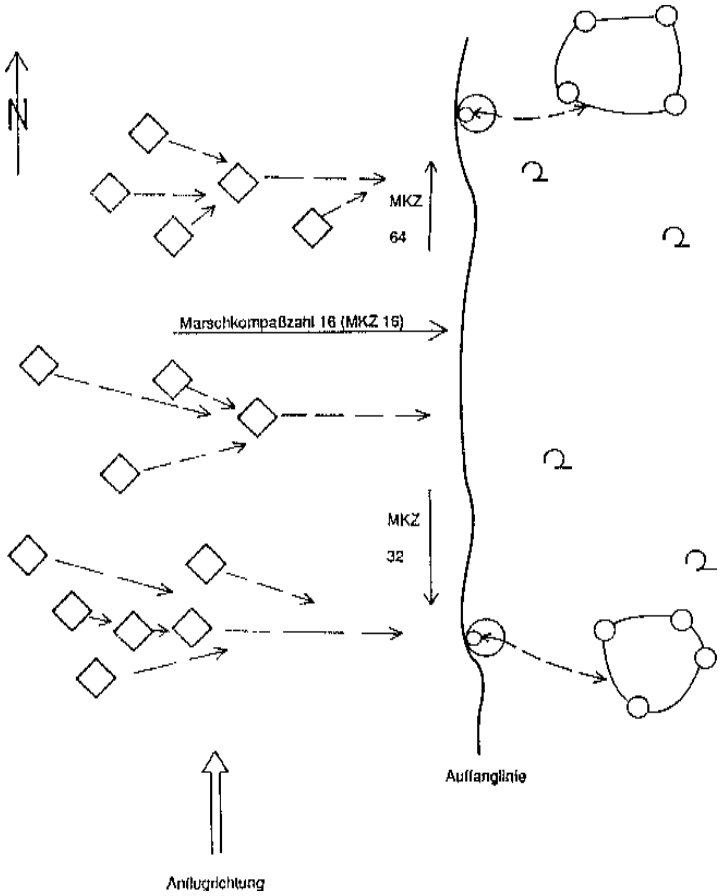
festzulegen.

Hilfsmittel, wie

- Geländesandkasten,
- Karten, Skizzen,
- Luftbild,
- festgelegte Farben (z.B. Flaggen, Leuchtzeichen),
- Leuchttrassierband, Knicklichter („chemical lights"), Nachtsichtgeräte,
- akustische Zeichen (z.B. Pfeife, „Knacker")

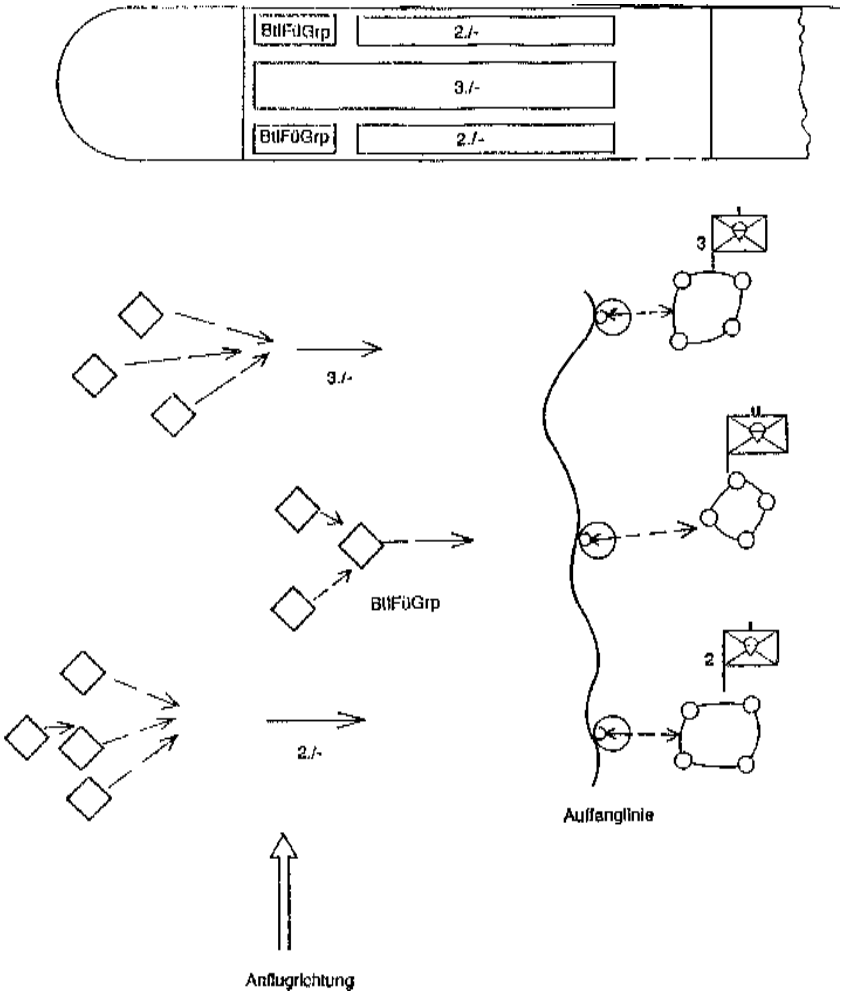
können das Sammeln und das Auffinden von Lasten erleichtern.

Bild 1



Sammelverfahren „Auffanglinie"
(Anhalt)

Bild 2

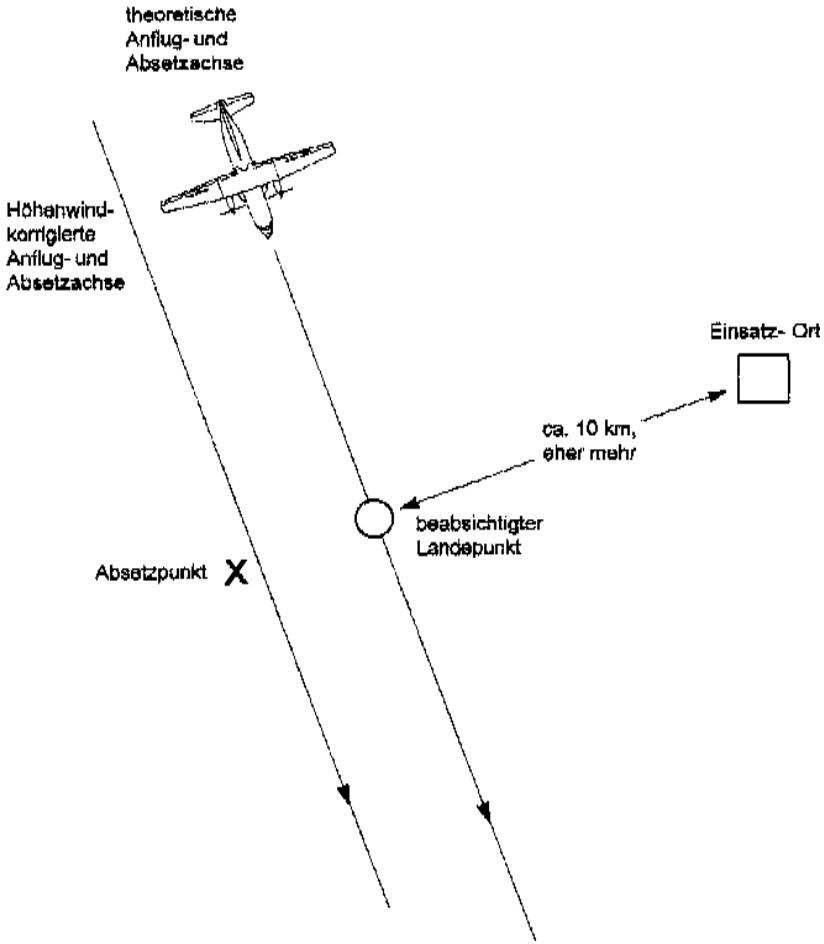


Maschineneinteilung und Sammeln nach dem Sprung
(Anhalt)

Die Maschineneinteilung richtet sich nach der Lage des Sammelraumes zum Absetzplatz.

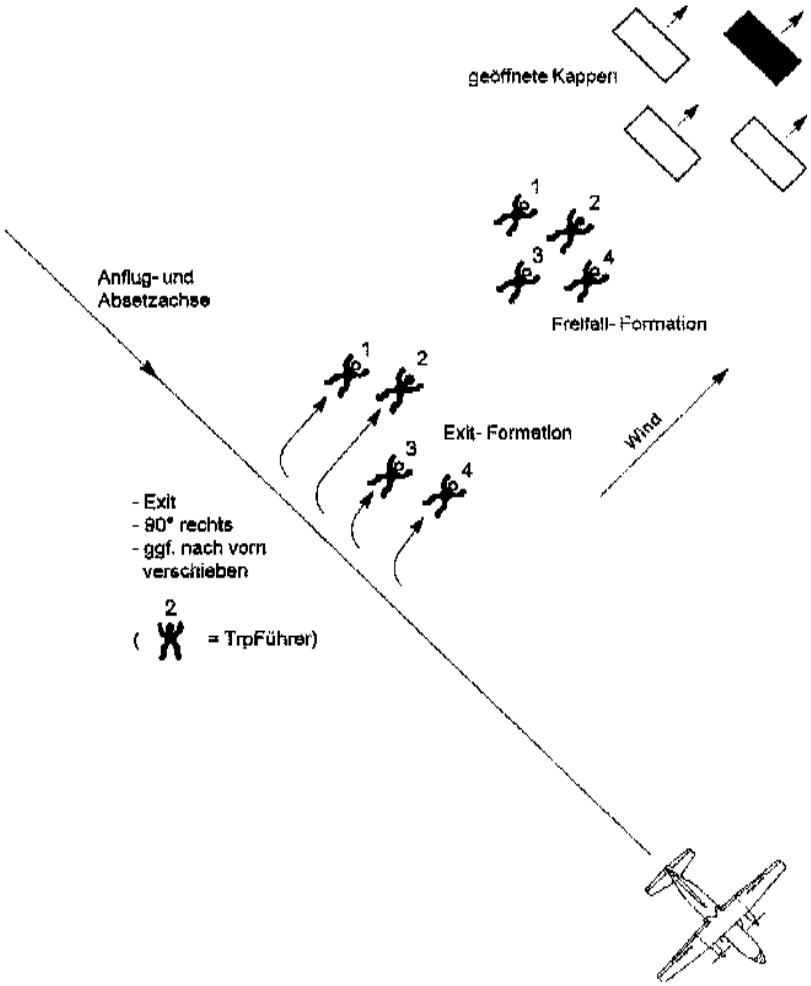
Anflug- und Absetzverfahren (Freifall)

Bild 601



Anflugverfahren nach HARP/CARP
(idealtypisch)

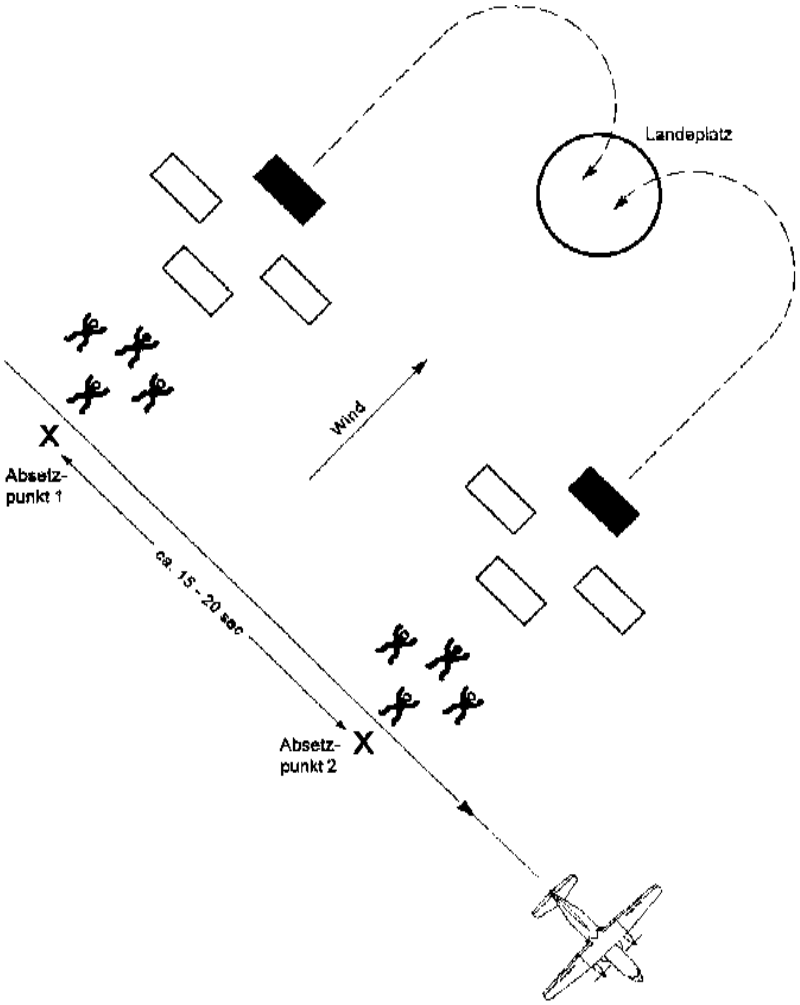
Bild 2



Absetzverfahren beim Einsatz eines Freifalltrupps

(idealtypisch)

Bild 3



Absetzverfahren beim Einsatz mehrerer Freifalltrupps

(idealtypisch)

VAKAT

Ausmaße eines Absetzplatzes

(Fallschirmsprungdienst aut)

Die erforderlichen Abmessungen eines Absetzplatzes für Fallschirmspringer hängen ab von

- der Absetzgeschwindigkeit des eingesetzten Luftfahrzeugmusters,
- der Anzahl der Fallschirmspringer, die durch eine Springertür bei einem Anflug abgesetzt werden sollen,
- dem Absetzrhythmus,
- der Flugformation beim Absetzen.

Die Ausmaße eines Absetzplatzes errechnen sich nach folgenden Formeln:

Länge des Absetzplatzes: $L = 300 + V_A \times \frac{P}{c}$

L = Länge des Absetzplatzes

V_A = Geschwindigkeit des Luftfahrzeuges (m/s)

P = Anzahl der Fallschirmspringer je Springertür

c = Absetzrhythmus (Zeitabstände in Sekunden, in denen die Fallschirmspringer das Luftfahrzeug durch eine Springertür verlassen)

Werte für c:

- 1 Fallschirmspringer je Sekunde aus einer Springertür c = 1
- 1 Fallschirmspringer in zwei Sekunden aus einer Springertür c = ½

300 = Sicherheitsfaktor je 150 m vor dem ersten und nach dem letzten Fallschirmspringer

Breite des Absetzplatzes: $B = 400 + 50\,(n - 1)$

B = Breite des Absetzplatzes

n = Anzahl der Luftfahrzeuge, die nebeneinander fliegen

400 = Sicherheitsfaktor, der die Streuung – 200 m beiderseits der Absetzachse (= 50 m Seitenstreuung und je 150 m Sicherheitsstreuung) – berücksichtigt

50 = Wert für die Breite des Luftfahrzeuges.

Beispiel für die TRANSALL C-160:

Anzahl der Fallschirmspringer: 59

Absetzgeschwindigkeit: 67 m/s

Absetzrhythmus: 1 Fallschirmspringer pro Sekunde je Springertür

Länge des Absetzplatzes:

$$L = 300 + V_A \times \frac{P}{C}$$

$$L = 300 + V_A \times \frac{P}{C}$$

$$P = 31$$

$$c = 1$$

$$L = 300 + 67 \times \frac{31}{1} = \mathbf{2377\ m}$$

Breite des Absetzplatzes:

- 1 Luftfahrzeug B = **400 m**
- 3 oder mehr Luftfahrzeuge in taktischer Formation (trail) B = **400 m**

Befehl für den Fallschirmsprungdienst

(Muster)

.) Truppenteile/Dienststelle
.) Übungszweck
.) Art des Fallschirmsprunges
.) Startplatz
.) Absetzplatz
.) Startbereitschaft

I. **Leitender**

II. **Startplatzkommando**
Offizier vom Startplatz
Schreiber
Fallschirmtrupp
Meldertrupp
Fernmeldetrupp

III. **Absetzplatzkommando**
Offizier vom Absetzplatz
Schreiber
Fallschirmtrupp
Fernmeldetrupp
Absperrkommando
Bergekommando
Luftraumbeobachter (wenn keine ELG eingesetzt wird)

IV. **Sanitätsdienst**

V. **Führer der Einsatzleitgruppe**

VI. **Anzahl der Luftfahrzeuge**
Absetzleiter
Absetzer

VII. **Fernmeldeverbindungen**

VIII. **Belehrungen**

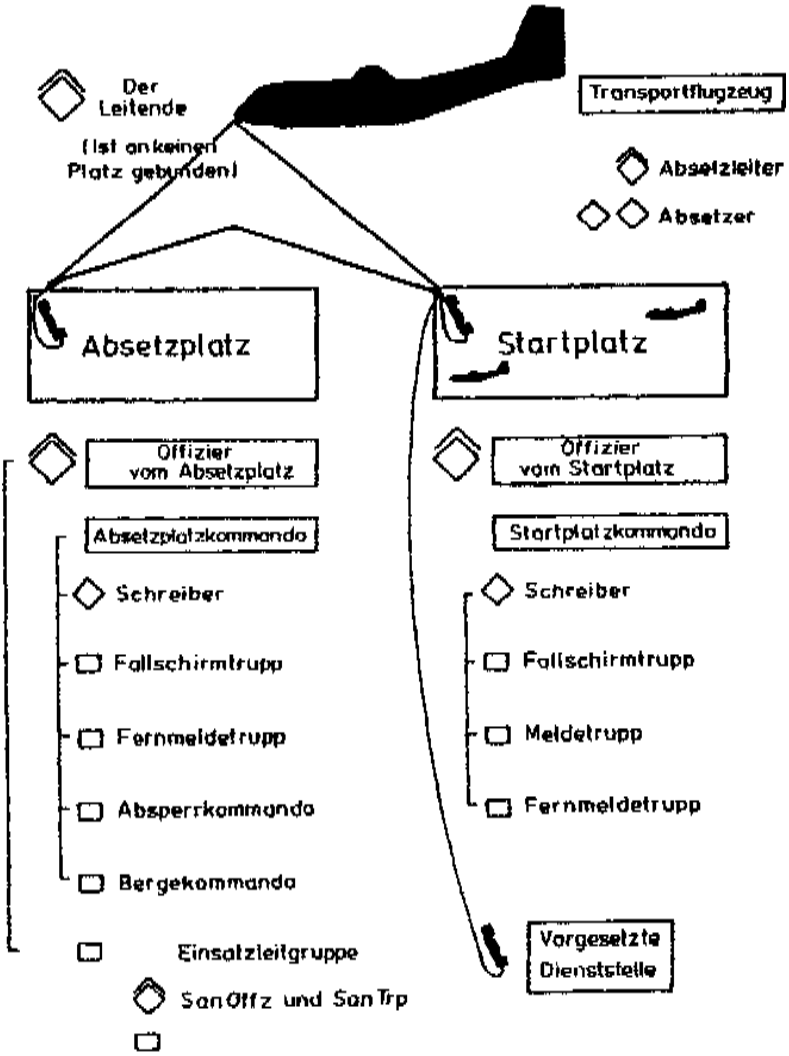
IX. **NOTAM** (notices to airmen)

X. **Absetzen von Lasten:**
Art (Tür-/Hecklast):
Anzahl:
Absetzverfahren (ELG/CARP):

XI. **Erreichbarkeit des Unfall-Untersuchungsausschusses**

Organisation des Fallschirmsprungdienstes

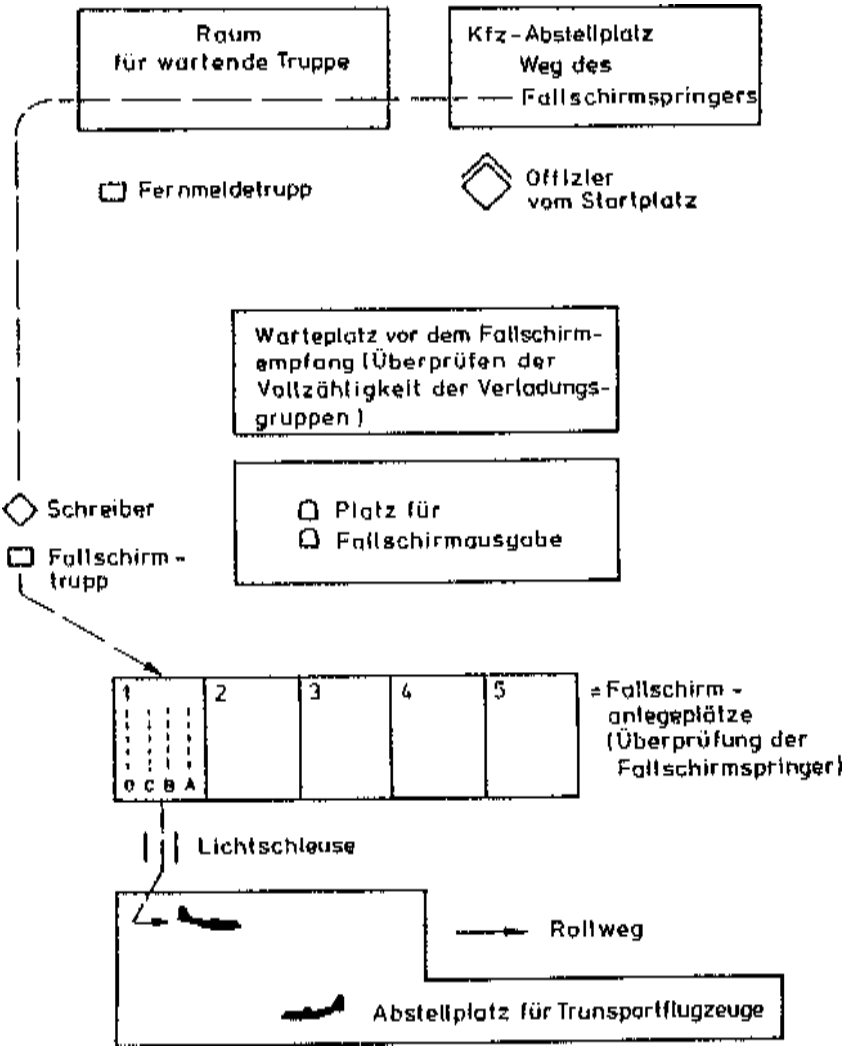
Bild 901



Ablauforganisation eines Fallschirmsprungdienstes

(Schema)

Bild 902



Startplatzorganisation
(Schema)

Antrag zur Koordinierung und/oder Reservierung von Luftraum

Fallschirmabsprünge und das Abwerfen von Lasten mit Fallschirmen erfordern einen für dieses Vorhaben gesperrten[1]) Luftraum. Der Antrag ist spätestens 8 Werktage vor der geplanten Durchführung von Sprung-/ Abwurfübungen in folgender Form bei

Amt für Flugsicherung der Bundeswehr
Dez I 6 (COMIL)
Postfach 93 02 08
60457 Frankfurt

Telefon: (069) 8 20 06 27
Telefax: (069) 8 20 06 24
Leitweganzeiger (für Fernschreiben): RGFAWG

zur Veröffentlichung in einem NOTAM (Notices to Airmen) gem. folgendem Formblatt einzureichen:

Muster	**Beispiel**
1. Art und Durchführender des Vorhabens:	FschSprDst/LL/LTS
2. Lfd. Nr. des Antrages:	7/96
3. Name des Ortes, wo Vorhaben durchgeführt werden soll:	ALTENSTADT
4. geografische Koordinaten des Ortes	4750N 1052E
5. benötigte Luftraumhöhe (feet/AGL oder FL oder feet/msl):	(above ground level)) 3500 AGL / FL 055 / 5500 MSL/
6. Daten und Zeiten (Zulu-Zeit):	22.04.-24.04. daily 1100z-2000z
7. Radius des freizuhaltenden Luftraumes (nautische Meilen)	2 NM

[1]) Der Luftraum ist für militärische Lfz gesperrt, für zivile Lfz ist das NOTAM ein Navigationshinweis.

8. Maßnahmen zur Koordinierung/ Absprachen/Genehmigungen:	Landratsamt/ Ortspolizeibehörde
9. Anzahl der Anflüge und Springer/Lasten pro Anflug:	3/80
10. Art des Vorhabens:	Automatisch
11. Luftfahrzeugmuster:	Transall C-160
12. Start- und Zielflugplatz/Start- und Landeplatz (Buchst.-Kenn./oder Ortsbezeichnung):	ETSA – ETSA/PENZING
13. Projektoffizier/Leitender (Name, Einheit, Ort):	
14. Telefonische Erreichbarkeit (im Netz der Telekom):	
15. Telefax (im Netz der Telekom):	

Anmeldung von Außenstarts und Außenlandungen (bei WBV)[1])

1. Einheit/Verband:
2. Standort:
3. Tag/Zeitraum der Durchführung:
4. Ort des Außenstarts/der Außenlandung/Absetzplatz (Koordinaten):
5. Grundstückseigentümer/Verfügungsberechtigter (Name/Anschrift):
6. Einverständnis des Grundstückseigentümers liegt vor.
7. Hubschraubermuster/Fahrzeugmuster/Fallschirmtyp:
8. Anzahl der Hubschrauber/Fahrzeuge:
9. Anzahl der Landungen/Starts/pro Tag:
10. Beschreibung des Geländes/Kartenausschnitt:
11. Erkundungsergebnis liegt vor.
12. Flugauftrag/Sprungbefehl ist/wird erstellt.
13. Flugsicherheitsbedenken bestehen nicht.

gez. Unterschrift des Einheitsführers

[1]) In der Regel werden Außenstarts und -landungen durch Übungsanmeldungen geregelt.

VAKAT

Abschlussmeldung Fallschirmsprungdienst

Hinweis:

Die Angaben zu den einzelnen Ziffern sind ohne Erläuterung, abzugeben. Sind Angaben zu einzelnen Ziffern nicht erforderlich, entfällt ihre Aufführung.

1. a) Startplatz
   b) Absetzplatz
2. a) Beginn des FschSprDst
   b) Ende des FschSprDst
   c) Unterbrechungen
3. a) Anzahl und Art der Luftfahrzeuge
   b) Anzahl der Einsatzflüge je Lfz-Muster
   c) Flugstunden je Lfz-Muster (nach Abgleichen mit dem vwtLFF auf 5 Minuten genau)
4. Anzahl der Fallschirmsprünge
   a) mit Sprungfallschirm bei Tag (aut.)
   b) mit Sprungfallschirm bei Nacht (aut.)
   c) mit Freifall-Sprungfallschirm bei Tag (man.)
   d) mit Freifall-Sprungfallschirm bei Nacht (man.)
   e) mit Tandemfallschirm bei Tag
   f) mit Tandemfallschirm bei Nacht
5. a) Anzahl der abgesetzten Türlasten
   b) Anzahl und Art der abgesetzten Lasten
   c) Anzahl der abgesetzten Schwerlasten SMM 740/2
6. a) minimale gemessene Bodenwindgeschwindigkeit
   b) maximale gemessene Bodenwindgeschwindigkeit
7. Vollzähligkeit des Fallschirm- und Luftverlastegeräts und festgestellte Verluste
8. Bei Verlusten und festgestellten Funktionsstörungen: Nummern der Fallschirme
9. a) Anzahl der Verletzten (mit Angabe der Einheit und/oder Dienststelle/Funktion des Verletzten)
   b) Art der Verletzung (Grobeinteilung auch durch medizinischen Laien)
10. Sonstige Beobachtungen (zu Ausbildung, Organisation und Gerät)
11. Flurschäden

VAKAT

Maßnahmen bei schweren Fallschirmsprungunfällen/schweren Störungen

I. Begriffsbestimmungen

1. Allgemeines

Unfälle im Sinne dieser Dienstvorschrift sind Vorkommnisse beim Fallschirmsprungdienst oder Absetzdienst, bei denen **Personen getötet** oder **verletzt** werden.

Sind **Sachen** in ihrem Funktionsablauf gestört oder werden sie beschädigt, handelt es sich um **Störungen**.

2. Schwerer Unfall

Ein schwerer Unfall liegt vor, wenn eine Person tödlich oder schwer verletzt worden ist.

a. Eine **tödliche Verletzung** ist jede Verletzung, die infolge eines Unfalls oder der daraus entstandenen Komplikationen den Tod zur Folge hat. Der Zeitraum zwischen Verletzung und Tod ist dabei unwesentlich.

b. Eine **schwere Verletzung** liegt vor, wenn sie gemäß ZDv 10/13 „Besondere Vorkommnisse“ meldepflichtig ist[1]).

3. Schwere Störung

Eine schwere Störung liegt vor, wenn

- Material (insbesondere Luftfahrtgerät) **zerstört** oder **schwer beschädigt** worden ist,
- Personen außerhalb der Bundeswehr einen **Sachschaden** (auch Flurschaden) von mehr als 20.000 DM erlitten haben oder
- durch Fehlfunktionen (Versagen/Fehlentfaltungen) der verwendeten Fallschirme/Fallschirm-systeme, Luftverlade- und Luftverlastegerät das Leben von Personen in erheblichem Maße gefährdet worden ist.
- Hierbei ist es unerheblich, ob Personen verletzt sind oder Sachschaden entstanden ist.

---

[1]) Eine schwere Verletzung liegt vor, wenn die Verletzung eine voraussichtliche Verwendungsunfähigkeit von mehr als 2 Monaten oder eine voraussichtliche Einschränkung der Verwendungsfähigkeit von mehr als 6 Monaten zur Folge hat; im Zweifelsfall ist von einer schweren Verletzung auszugehen.

II. Sofortmaßnahmen

1. Maßnahmen des Leitenden

Der Leitende

- unterbricht den Fallschirmsprung-/Absetzdienst,
- veranlasst die ärztliche Betreuung von Verletzten[1]),
- lässt Tote abdecken und stellt sicher, dass ihre Lage nicht verändert wird, bis die Freigabe durch den Vertreter der Staatsanwaltschaft erteilt wird,
- lässt bei Todesfällen die nächste Polizeidienststelle benachrichtigen,
- lässt die Unfallstelle absperren und stellt sicher, dass Lage und Zustand von Gerät bis zum Eintreffen des Untersuchungsausschusses nicht verändert werden,
- meldet das Vorkommnis der vorgesetzten Dienststelle,
- lässt bei einem Brand die Feuerwehr alarmieren,
- ermittelt Unfallzeugen,
- benachrichtigt den Flugsicherheitsoffizier (FSO) des Flugplatzes, auf dem das beteiligte Luftfahrzeug landen wird und beantragt gegebenenfalls Spurensicherung (keine Veränderung im Laderaum und an den Rüstsätzen),
- benachrichtigt die geophysikalische Beratungsstelle, welche die Sprungwetterberatung erstellt hat (Sicherung der für die Untersuchung ggf. erforderlichen geophysikalischen Daten).

2. Maßnahmen des Verbandes, der den Fallschirmsprung-/Absetzdienst durchführt

Der Verband

- verstärkt bei Bedarf die Rettungsmannschaft am Unfallort,
- benachrichtigt den Vorsitzenden des Unfalluntersuchungsausschusses, wenn der Unfall auf Funktionsstörungen an Luftfahrzeugen, Fallschirmen/Fallschirmsystemen, Luftverlade- und Luftverlastegerät oder fehlerhaften Verfahren beim Absetzen zurückgeführt werden kann,
- fordert bei Bedarf Feldjäger an,
- benachrichtigt bei Verdacht auf Sabotage den MAD,

---

[1]) Beim Herausnehmen eines Verletzten aus dem Gurtzeug sollen Lage und Zustand von Fallschirmteilen möglichst nicht verändert werden. Gegebenenfalls Foto oder Skizze anfertigen.

- verständigt den Disziplinarvorgesetzten des Verunglückten,
- benachrichtigt die zuständige Standortverwaltung, wenn Schadenersatzansprüche zu erwarten sind,
- veranlasst das Absetzen der 1. Meldung gemäß ZDv 10/13 „Besondere Vorkommnisse“;
- in den Verteiler sind zusätzlich aufzunehmen:
  + Heeresamt, Abteilung III 5,
  + Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung – ML –,
  + Materialamt des Heeres, Abteilung III/H Ing,
- gibt die Unfall-/Störungsmeldung (Abschn IV) innerhalb von 48 Stunden an die vorgesetzte Dienststelle, zusätzlich an
  + die Luftlande- und Lufttransportschule,
  + den Vorsitzenden des Unfalluntersuchungsausschusses,
  + General Flugsicherheit der Bundeswehr,
  + WTD 61/006/ML,
  + HUKdo II,
  + HflWaS Grp WE,
  + BWB LG I 5.

III. Die Untersuchung von Vorkommnissen

1. Allgemeines

Schwere Unfälle und schwere Störungen beim Fallschirmsprung-/Absetzdienst sind stets durch einen **Untersuchungsausschuss** zu untersuchen.

Zweck der Untersuchung ist es, die **Ursachen** von Unfällen und Störungen zu ermitteln und gegebenenfalls Maßnahmen zur Verhütung weiterer Unfälle/Störungen abzuleiten.

2. Der Untersuchungsausschuss

a) Zusammensetzung

Der Ausschuss setzt sich wie folgt zusammen:

- Vorsitzender: Offizier in der Dienststellung mindestens eines Bataillonskommandeurs, der nicht dem Verband angehört, der mit dem Fallschirmsprung-/-absetzdienst beauftragt war. Als Vertreter ist ein Offizier vergleichbarer Dienststellung zu befehlen.
- Prüfoffizier für Luftfahrtgerät mit gültiger Erlaubnis/Lufttransporttechnischer Offizier.

- Als Vertreter kann ein Unteroffizier mit Portepee mit der ATN Fallschirmprüf-Feldwebel befohlen werden.
- Sanitätsoffizier/Arzt[1]).
- Luftwaffen-/Heeresflieger-Verbindungsoffizier[1]) (beim jeweiligen Einsatzverband anfordern).
- Flugsicherheitsoffizier[1]).
- Presseoffizier[1]).
- Beamter des höheren Dienstes aus dem geophysikalischen Beratungsdienst[1]).
- Für Fallschirmsprungdienste mit einem Tandem-Gleitfallschirmsystem ein Tandem-Master gem. Befehl des mit der technischen Untersuchung Beauftragten[1])

Als Mitglied des Untersuchungsausschusses ist auszuschließen, wer

- an dem schweren Unfall oder der schweren Störung persönlich beteiligt oder
- mit einer an dem Vorkommnis beteiligten Person verwandt oder verschwägert ist.

b) Aufgaben

Der Vorsitzende

- beruft den Ausschuss ein und entscheidet über die Hinzuziehung weiterer Mitglieder,
- prüft, ob Ausschlussgründe für Mitglieder bestehen,
- leitet und koordiniert die Untersuchungen der Ausschussmitglieder am Unfallort,
- beruft eine Untersuchungsverhandlung ein und leitet sie,
- fertigt den Untersuchungsbericht und leitet ihn,
- fertigt den Untersuchungsbericht und leitet ihn
  + dem zuständigen Kommandeur,
  + General Flugsicherheit der Bundeswehr,
  + WTD 61/006/ML,
  + HUKdo II,
  + LL/LTS-Grp WE,
  + HflgWaS-Grp WE,
  + BWB LG I 5 zu,

---

[1]) bei Bedarf

– erstellt eine Ersteinschätzung zu möglichen Ursachen bei schweren Fallschirmsprungunfällen/schweren Störungen und legt diese
  + General Flugsicherheit der Bundeswehr und
  + LL/LTS-Grp WE
  schnellstmöglich vor.

Der Prüfoffizier für Luftfahrtgerät mit gültiger Erlaubnis/Lufttransporttechnische Offizier

– nimmt am Unfallort, gegebenenfalls nach Freigabe durch den Staatsanwalt, den Unfall/die Störung mit dem Ziel auf, eine Rekonstruktion der technischen Abläufe und der Funktionsstörung zu erarbeiten,
– zieht, wenn erforderlich, einen Prüfer für Luftfahrtgerät hinzu,
– stellt Lebenslaufakten, Fallschirmkontrollbücher, Verlastberichte und Gerätelaufkarten sicher,
– hält Lage und Abstände der Fallschirme und Absetzgeräte untereinander in einer Skizze fest,
– lässt Übersichtfotos der Unfallstelle anfertigen,
– veranlasst gegebenenfalls die Nachprüfung der Fallschirme und Absetzgeräte,
– erarbeitet den **technischen Untersuchungsbericht**.

Der Sanitätsoffizier, Arzt

– stellt die Verletzungs- bzw. die Todesursache fest,
– untersucht die physischen, physiologischen, psychischen und pathologischen Faktoren und ihren möglichen Einfluss auf den Unfallhergang,
– erarbeitet einen Beitrag zum Untersuchungsbericht.

Die übrigen Mitglieder

– klären und begutachten Fragen ihres jeweiligen Fachgebiets,
– erarbeiten auf Anforderung des Vorsitzenden einen Beitrag zum Untersuchungsbericht.

3. Der Unfall-Untersuchungsbericht

Der Vorsitzende des Untersuchungsausschusses fasst das Ergebnis der Untersuchung in einem Untersuchungsbericht zusammen.

Dieser **muss** enthalten:

– Beschreibung des Unfall-/Störungsherganges,
– festgestellte Tatsachen,
– Analyse des Unfall-/Störungsherganges,

- Vorschläge/Empfehlungen,
- Einzelberichte der Ausschussmitglieder, Zeugenaussagen sowie die Unfall-/Störungsmeldung als Anlagen.

Zwischen Tatsachen und Vermutungen ist deutlich zu unterscheiden. Zur Schuldfrage ist nicht Stellung zu nehmen. Der Unfallbericht ist von allen Ausschussmitgliedern zu unterschreiben.

Stimmen einzelne Ausschussmitglieder dem Ergebnis nicht zu, legen sie einen Minderheitsbericht vor; unterschiedliche Auffassungen sind zu dokumentieren.

Meldung über einen schweren Unfall/eine schwere Störung beim Fallschirmsprung/Absetzdienst[1])

(Anhalt)

Meldung über einen schweren Unfall/eine schwere Störung beim Fallschirmsprung/Absetzdienst

Einheit	Ort	Datum/Uhrzeit

1. Angaben zur Person des tödlich Verletzten

DGrad	Name	Vorname	PK	Dienstverhältnis

Gesamtzahl der Sprünge	letzter Sprung vor dem Unfall	Körpergewicht (kg)

2. Absetzmerkmale

a) Absetzplatz: erstmalig/häufig[1]) benutzt

Länge (m)	Breite (m)	Höhe über NN (m)	Bodenbeschaffenheit

[1]) nichtzutreffendes streichen

b) Luftfahrzeugtyp:

Anflugrichtung	Absetzhöhe (m)	Absetzgeschwindigkeit (kn)

c. Wind

Richtung und Geschwindigkeit: _____ (in Absetzhöhe) _____ (am Boden)

3. Art des Fallschirmsprungs und Absetzverfahren

a) Sprung bei Tag/Dämmerung[1]) oder klarer Nacht/Nacht[1])

b) Prüfungssprung/Pflichtübungssprung/Gefechtsübungssprung[1])

c) Fallschirmöffnung, automatisch/sofort manuell/verzögert manuell[1])

d) Fallschirmmuster:

e) Absetzverfahren _____

- \+ Seitentür O
- \+ Hecktür O
- \+ Bodenklappe O
- \+ Sonstige O

f) Zusätzliche Last des Fallschirmspringers

– ohne zusätzliche Last O

– mit zusätzlicher nicht abwerfbarer Last:

- \+ unter 10 kg O
- \+ zwischen 10 und 35 kg O
- \+ über 35 kg O
- \+ mit zusätzlicher abwerfbarer Last:
- \+ unter 10 kg O
- \+ zwischen 10 und 35 kg O
- \+ über 35 kg O

g) Öffnung des Reservebrustfallschirms:

- \+ entfällt O
- \+ trotz Bemühung nicht geöffnet O
- \+ nur unter Anwendung von Gewalt geöffnet/entfaltet O
- \+ zu spät geöffnet/entfaltet O

---

[1]) Nichtzutreffendes streichen

4. Umstände, die zur Störung/zum Unfall geführt haben können

(Die Fragen in Absatz a oder b beantworten)

a) Schlechte Landung nach normalem Fall:

+ innerhalb des Absetzplatzes O
+ außerhalb des Absetzplatzes O
+ Hindernis am Boden O
+ Landerichtung:
+ nach vorn O
+ seitlich O
+ nach hinten O

Zugkraftrichtung beim Aufsetzen:

+ nach vorn O
+ schräg nach vorn O
+ nach hinten O
+ schräg nach hinten O
+ seitlich O
+ geschätzte Zugrichtung relativ zum Wind:
+ gegen den Wind O
+ in Windrichtung O
+ quer zum Wind O

b) Landung nach anormalem Fall:

– unmittelbare Ursache
  + übermäßige Fangleinenverdrehung O
  + Fahnenbildung O
  + Kappendurchschlag (Brötchen) O
  + Nichtöffnung O
  - sonstige Ursache
  + Bahnenriss O
  – keine unmittelbare Ursache
  – auslösende Ursache
  + Fabrikationsfehler O
  + schlechte Wartung O
  + schlechte Ausrüstung des Fallschirmspringers O
  + Verfangen am Luftfahrzeug O
  + Zusammenprall mit anderem Fallschirmspringer O
  + Schräglage in Bodennähe O
  + anormale Lage/Haltung im Luftfahrzeug O
  + schlechter Absprung des Fallschirmspringers O

– sonstige Ursache
\+ ungeklärt O
\+ menschliches Versagen O

5. Angaben über die Verletzungen liegen im verschlossenen Umschlag bei.

6. Bemerkungen

_____

Unterschrift

Angaben über die Verletzung[1])

des — — — — — — — — — — — — — — —

a) Art der Verletzung
- + Kopf O
- + Verbrennungen O
- + Quetschungen O
- + Muskel- oder Sehnenrisse O
- + Verrenkung O
- + Knochenbruch O
- + Gehirnerschütterung O
- + Trauma O
- + sonstige Verletzungen O

b) Betroffener Körperteil
- + Fleischwunden O
- + obere Gliedmaßen O
- + Hals und Wirbelsäule O
- + Becken und Damm O
- + Hüfte und Schenkel O
- + Knie O
- + Bein O
- + Knöchel O
- + Fuß O
- + sonstige Körperteile O

c) Voraussichtliche Dauer der Einsatzunfähigkeit
- + bis zu 72 Stunden O
- + 3 bis 8 Tage O
- + 9 bis 15 Tage O
- + 16 bis 45 Tage O
- + 46 bis 90 Tage O
- + über 90 Tage O
- + ständige Einsatzunfähigkeit O
- + sofortiger Tod O
- + Tod während des Transports O

_____

Unterschrift des Arztes

[1]) Die Angaben sind von einem Arzt zu machen und der Meldung als „Arztsache“ in einem verschlossenen Umschlag beizugeben.

VAKAT

Genehmigungen/Befehle für die Teilnahme am Fallschirmsprungdienst

I. Genehmigung zur Teilnahme deutscher Soldaten am Fallschirmsprungdienst anderer Staaten

1. Die Soldaten müssen

- die Voraussetzungen zum Fallschirmsprungdienst erfüllen und Angehörige eines Verbandes, einer Einheit oder Dienststelle sein, deren Ausbildungs- und Einsatzauftrag das Fallschirmspringen vorsieht,
- einen Einsatzbefehl (nach Anlage 14/5 bei FINABEL-Staaten) mitführen,
- an Bord von Luftfahrzeugen die Regelung des Staates beachten, dem das Luftfahrzeug gehört,
- die Gesetze des Gastlandes beachten und sich deren militärischer Ordnung unter der Verantwortung des deutschen Kommandoführers unterordnen.

2. Fallschirme, Gerät und persönliche Ausrüstung müssen nach den Vorschriften des Staates, der sie stellt, zugelassen und einsatzbereit sein. Bei den Fallschirmen muss es sich um Muster handeln, die von den betreffenden Luftfahrzeugen des Aufnahmestaates aus eingesetzt werden können.

Die in der jeweiligen Musterzulassung festgelegten Grenzen dürfen nicht überschritten werden, insbesondere nicht:

- Gewicht,
- Absetzgeschwindigkeit,
- Absetzhöhe.

3. Vor Beginn des Fallschirmsprungdienstes haben sich die Soldaten unterweisen zu lassen:

- in die Handhabung der Fallschirme und der persönlichen Ausrüstung und
- über das Verhalten in dem Luftfahrzeug, aus dem gesprungen werden soll.

Dieses muss den Streitkräften eines FINABEL-Staates oder dem Aufnahmestaat gehören.

Die Soldaten werden aus dem Luftfahrzeug eines anderen Staates unter der Verantwortung eines Absetzers mit der Berechtigung für das entsprechende Luftfahrzeug abgesetzt.

II. Genehmigung zur Teilnahme ausländischer Soldaten am Fallschirmsprungdienst in der Bundeswehr

1. Die Soldaten müssen

– die Voraussetzungen zur Zulassung zum Fallschirmsprungdienst in ihrem Heimatland erfüllen,
– einen Einsatzbefehl (nach Anlage 14/5 bei FINABEL-Staaten) mitführen, der die Teilnahme am Fallschirmsprungdienst genehmigt,
– die Gesetze der Bundesrepublik Deutschland beachten und sich deren militärischer Ordnung unter der Verantwortung ihrer eigenen militärischen Führer unterordnen.

2. Fallschirme, Gerät und persönliche Ausrüstung müssen nach den Vorschriften des Staates, der sie stellt, zugelassen und einsatzbereit sein.

Bei den Fallschirmen muss es sich um Muster handeln, die von dem entsprechenden Luftfahrzeug der Bundeswehr abgesetzt werden können. Die in der jeweiligen Musterzulassung festgelegten Grenzen dürfen nicht über- bzw. unterschritten werden, insbesondere nicht

– Gewicht,
– Absetzgeschwindigkeit,
– Absetzhöhe.

3. Vor Beginn des Fallschirmsprungdienstes sind die Soldaten

– in der Handhabung der Fallschirme und der persönlichen Ausrüstung und
– über das Verhalten in dem Luftfahrzeug, aus dem gesprungen werden soll,

zu unterweisen.

Aus Luftfahrzeugen der Bundeswehr werden die Soldaten unter der Verantwortung eines deutschen Absetzers abgesetzt.

4. Angehörige von NATO-Staaten (nicht FINABEL) haben ferner eine rechtsverbindliche Erklärung ihres Heimatlandes vorzulegen, aus der hervorgeht, dass dieser Staat die Bundesrepublik Deutschland von allen Ansprüchen der Angehörigen seiner Streitkräfte freistellt, die anlässlich der Teilnahme am Fallschirmspringen in der Bundesrepublik Deutschland entstehen.

5. Angehörige von Streitkräften solcher Staaten, die nicht der NATO angehören, zu denen die Bundesrepublik Deutschland aber diplomatische Beziehungen unterhält, haben zusätzlich zu der Erklärung nach Nr. 4 eine rechtsverbindliche Erklärung ihres Heimatstaates vorzulegen, aus der hervorgeht, dass keine Ansprüche an die Bundesrepublik Deutschland gestellt werden, falls ein Angehöriger seiner Streitkräfte beim Fallschirmsprungdienst in der Bundeswehr eine Körperverletzung oder den Tod erleidet.

6. Besondere Bestimmungen für die Teilnehmer am manuellen Sprungdienst:

Ausländische Soldaten – gleich welcher Nationalität – müssen über eine manuelle militärische gültige Lizenz ihres Heimatlandes verfügen, um am militärischen manuellen FschSprDst der Bundesrepublik Deutschland teilnehmen zu können.

Wenn diese Soldaten ihr FschSprSystem benutzen, unterliegen sie keinerlei Einschränkungen innerhalb ihrer Lizenz (Höhe, Gepäck, Tag/ Nacht .....); wollen sie das zugelassenen deutsche manuelle militärische FschSprSystem benutzen, so müssen sie eine Einweisung und Prüfung in dieses System bei LL/LTS (als einzig berechtigte Ausbildungseinrichtung) aktenkundig ableisten.

Hierbei geht es insbesondere um den Nachweis der Packberechtigung, der Bedienung des Höhenzwangsauslösers und um die Einweisung in die Notverfahren.

LL/LTS regelt nach Einzelanfragen in Absprachen mit den Antragstellern Art, Umfang und Zeiten dieser Überprüfung und erteilt eine Genehmigung.

III. Befehl
für die Teilnahme am Fallschirmsprungdienst
bei den Streitkräften der FINABEL Staaten
(Muster)

Bezug: 1) FINABEL-Vereinbarung Nr. 9.c.12 (Ausgabe 1986) „Bestimmungen für die Fallschirmabsprunggenehmigung innerhalb der FINABEL Staaten".
2) _____

Anlg.: – 1 – dreifach

1. _____ nimmt in der Zeit
Teilnehmer/Truppenteil

vom _____ bis _____ am Fallschirmsprungdienst der Streitkräfte

nach _____ den Bestimmungen des Bezug 1 teil.

Für alle in der Ladeliste/Personen (Anlage 15) aufgeführten Fallschirmspringer wird die Teilnahme am Fallschirmsprungdienst angeordnet. Die Genehmigung zum Absprung auf dem Gebiet des _____ Staates sowie die Genehmigung zum Absprung aus Luftfahrzeugen dieses Staates wird hierdurch erteilt.

Bei Freifallspringern, die mit Freifallsprungfallschirmen springen, ist in der Spalte 5 der Anlage 15 (Bemerkungen) die Art ihrer Berechtigung einzutragen.

2. Kommandoführer: _____
3. Unterstellung: _____
4. Transport: _____
5. Anzug/Ausrüstung: _____
6. Verwaltungsbestimmungen: _____
7. Meldungen: _____

Verteiler:

– Leiter des Fallschirmsprungdienstes des Aufnahmestaates
– Teilnehmer/Einheit
– Verbindungsoffizier/Verteidigungsattache
– Bundeswehr-Verwaltungsstelle

Umgang mit der Ladeliste Personen/Lasten

a) Bezeichnung

Die Sammlung der Ladeliste bildet eine Datei im Sinne des § 3 BDSG.

b) Zweckbestimmung

Nachweis

- der Teilnahme am Fallschirmsprungdienst automatisch/manuell,
- der durchgeführten Sprünge.

c) Art der gespeicherten Merkmale /Daten

In die Datei dürfen nur die in den Anlagen 15/2 und 15/3 vorgegebenen Merkmale aufgenommen werden.

Die Daten sind dem Sensitivitätsbereich (Schutzbereich) 1 im Sinne der Durchführungsbestimmungen zu § 9 BDSG zuzuordnen.

VS-Einstufung: offen

d) Personenkreis

Der Nachweis ist für alle am Fallschirmsprungdienst teilnehmende Soldaten zu führen.

e) Regelfrist für die Löschung der Daten

– 6 Jahre –

f) Die Ladelisten werden durch den durchführenden Verband/Stab aufbewahrt.

Anlage 15/2

Ladeliste/Personen
Load Manifest/Passenger

Luftfahrzeugmuster Type of aircraft	Art der Landung Mode of delivery	Kreidenummer/Kenn.-Nr. der Musterladung Chalk number/Number of standard load
Startplatz Departure site	Landeplatz Destination	Transportführer (Dienstgrad, Name) Transport Commander (Rank, Name)

Lfd. Nr. List Nr.	Dienstgrad, Name, Vorname (Anfangsbuchstaben) Rank, Name and Initials	Personenkennziffer Service Number	Truppenteil Unit	Bemerkungen Remarks
1	2	3	4	5

☐ Siehe auch umseitige Ladeliste/Lasen
See Load Manifest/Cargo on reverse side

FlBtrb/Bw/002/77/V VersNr 7530-12-172-7194 Der Vordruck ist auf dem Nachscuhbweg zu beziehen

Ladeliste/Lasten
Load Manifest/Cargo

Luftfahrzeugmuster Type of aircraft	Art der Landung Mode of delivery	Kreidenummer/ Kenn.-Nr. der Musterladung Chalk number/ Number of standard load
Startplatz Departure site	Landeplatz Destination	Transportführer (Dienstgrad, Name) Transport Commander (Rank, Name)

Lfd. Nr. List Nr.	Einzellast item/pallet Beschreibung Description	Anzahl Quantity	Gewicht kg Weight kg	Empfänger Consignee	Bemerkungen Remarks
1	2	3	4	5	6

☐ Siehe auch umseitige Ladelisten/Lasen
See Load Manifest/Cargo on reverse side

Formblatt Absetzen Fallschirmspringer/Türlasten

Datum :_____ Absetzzone :_____

Blatt-Nr. :_____ Absetzleiter :_____

Informationen für den LLM						Informationen für den VLF				
	Sprungreihe				Anzahl Springer	Absetz-höhe (ft)	Max. Wind (kts)	Spr. Tür li/re	Schirm-typ	Türlast
	A	B	C	D						
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
Anzahl Spr. Reihe										
Anzahl pro Tür										

	Automaten	Freifaller
Springer mit Sprunggepäck		
Springer ohne Sprunggepäck		
Springer gesamt		
Passagiere		
Absetzpersonal		
Gesamt		

+ | | Türlast

Aufgaben des Absetzleiters/Einsatzoffiziers beim Sprungdienst (man) C-160 TRANSALL

Allgemeines

Als Absetzleiter/Einsatzoffizier beim manuellen Sprungdienst können Unteroffiziere m.P./Offiziere eingesetzt werden, die erfolgreich am Freifalllehrgang Teil 3 teilgenommen haben.

Der Absetzleiter/Einsatzoffizier ist verantwortlich für die Planung, Vorbereitung und Durchführung des manuellen Sprungeinsatzes. Insbesondere wenn unter Einsatzbedingungen geübt wird, ist sein Einsatz von besonderer Bedeutung. Er übernimmt die Aufgaben des Offiziers vom Absetzplatz mit und ist als Vertreter des Leitenden Vorgesetzter aller am Sprungdienst (man) teilnehmenden Soldaten. Bei Planung und Vorbereitung des Auftrages ist er mit dem vwtLFF auf Zusammenarbeit angewiesen, während der Durchführung im Luftfahrzeug ist er diesem unterstellt.

1. Vorbereitung

Der Absetzleiter/Einsatzoffizier

- wertet die Wetterdaten aus und legt mit dem taktischen Führer die Absetzdaten fest (Absetzverfahren, Endanflug, Absetzpunkt),
- aktualisiert die Wetterdaten bei Bedarf,
- plant mit dem/n taktischen Führer/n den Ablauf (Anflüge, Reihenfolge Sitzordnung),
- erstellt die Ladeliste ,
- erstellt bei Bedarf einen Ablaufplan für die Besatzung (Anflüge, Anzahl der Springer pro Anflug, Absetzhöhe je Anflug),
- stellt sicher, dass nur berechtigte Personen das Luftfahrzeug besetzen (z.B. Mitflieger bei Höhensprüngen/„Blaue Karte"!),
- bereitet das Besatzungsbriefing vor.

1.1. Am Startplatz

- nimmt Verbindung mit Gefechtsstand und Besatzung auf,
- führt das Besatzungsbriefing durch
  + Absprache mit dem verantwortlichen Luftfahrzeugführer/ggf. Navigator,
  + Absprache mit dem/den Ladungsmeister/n,

- weist den/die taktischen Führer in den abgesprochenen Ablauf ein (z.B. Änderungen wegen fliegerischer Belange, wie Anflug, Absetzhöhe Zeitplan etc.),
- unterstützt ggf. den/die takt. Fhr bei der Befehlsausgabe/Sprungeinweisung,
- überprüft mit dem Ladungsmeister die Maschine,
- unterstützt beim Anlegen und Überprüfen der Ausrüstung,
- überwacht die Durchführung des Sicherheitstrainings,
- leitet das Besetzen der Maschine,
- korrigiert ggf. die Planung Absetzpunkt nach letzter Wettermeldung.

2. Durchführung im Luftfahrzeug

- hält Verbindung zur Besatzung über Ladungmeister,
- gibt Zeichen und Kommandos an die Springer weiter,
- unterstützt Ladungsmeister bei Bedienung Türen/Rampe,
- unterstützt Springer bei Problemen im Lfz (Ausrüstung, Luftkrankheit etc.),
- entscheidet bei Problemen über Einsatz/Verbleib des Springers und informiert takt. Fhr und Besatzung bei Personalausfall während des Luftmarsches,
- befiehlt und überwacht die Tätigkeiten/Absetzvorbereitungen (Anlage....) der Springer,
- holt ein und gibt weiter letzte Winddaten an die Springer (Bodenwind: Richtung/Stärke, ggf. Änderung Steuerkurs bei HAHO),
- setzt im Zusammenwirken mit Ladungsmeister ab,
- springt ggf. als letzter Springer mit.

3. Nach dem Absetzen bzw. der Landung, wenn der EO nicht mitspringt

- unterstützt den Ladungsmeister beim Bedienen der Tür/en o. Rampe,
- sichert im Laderaum verbleibende Ausrüstung (z.B. Sauerstoffausrüstung),
- stellt sicher, dass die Maschine nach Landung entladen wird,
- meldet sich nach letztem Start bei Besatzung und Gefechtsstand ab,
- stellt Abholung verbleibender Ausrüstung und ggf. Personen sicher,
- nimmt Verbindung mit Leitendem auf und meldet Durchführung des Auftrags und ggf. Vorkommnisse und eingeleitete Maßnahmen.

Aufgaben des Sauerstoffsicherheitswartes beim Sprungdienst (man) C-160 TRANSALL über 3650 m MSL/FL120

Allgemeines

Als Sauerstoffsicherheitswart beim manuellen Sprungdienst über 3650 m MSL/FL120 können Unteroffiziere m.P./Offiziere eingesetzt werden, die erfolgreich am Freifalllehrgang Teil 3 teilgenommen haben.

Der Sauerstoffsicherheitswart ist verantwortlich für die Vorbereitung, Bereitstellung und Überprüfung der Sauerstoffausrüstung vor/während Luftmarsch und ggf. Freifall und Schirmfahrt.

Er darf nicht gleichzeitig als takt. Führer oder Absetzleiter/EO eingesetzt sein.

Er arbeitet mit dem verantwortlichen technischem Personal (R u. S, Luftfahrzeugausrüstungsmeister und Ladungsmeister) zusammen.

1. Vorbereitung

Der Sauerstoffsicherheitswart

- überprüft die Sauerstoffausrüstung auf Vollzähligkeit und Funktion,
- lässt die Sauerstoffmasken durch die Nutzer kennzeichnen (bei Mehrfachgebrauch),
- führt Reservemasken (1x pro Größe) mit.

1.1 Am Startplatz

- verteilt die Geräte gem. der Sitzordnung und der Reihenfolge im Luftfahrzeug

  bis FL 200 pro Person ein Gerät + 20 % Reserve
  bis FL 250 pro Person zwei Geräte + 20 % Reserve
  über FL 250 pro Person drei Geräte + 20 % Reserve

  (gilt nur bei Nutzung der Höhenatemgeräte E 6204 und für einen Anflug. Bei mehreren Anflügen sind für später abzusetzende Springer weitere Reservegeräte bereitzuhalten),

– bereitet die Geräte im Lfz vor,
  + bis FL 200 Einstellung: 4-7 km mind. 180 bar Fülldruck
  + über FL 200 Einstellung: 7-10 km mind. 180 bar Fülldruck
– überwacht die Funktionsüberprüfung durch die Springer,
– meldet die Durchführung der Funktionsüberprüfung an AL/EO.

2. Im Luftfahrzeug/auf dem Luftmarsch

– befiehlt Beginn Voratemzeit (Zeichen: eigene Maske aufsetzen und darauf deuten)
  + bis FL 200: 15 Min. vor TOT
  + bis FL 250: 30 Min. vor TOT
  + über FL 250: 45 Min. vor TOT,
– überprüft Sitz und Befestigung der Masken,
– kontrolliert den Verbrauch (nicht unter 20 bar abatmen!),
– unterstützt ggf. beim Gerätewechsel,
– kontrolliert die Springer auf Anzeichen von Sauerstoffmangel (nach Beginn Voratemzeit die Springer nicht schlafen lassen),
– meldet an EO Auftreten von Sauerstoffmangelsymptomen,
– führt erste Maßnahmen bei Auftreten von Sauerstoffmangelsymtomen durch
  (Geräte- und/oder Maskenwechsel).

3. Nach dem Einsatz

– Sichern der benutzten Geräte nach Ablegen durch die Springer,
– Sicherstellen der Befüllung der Geräte nach der Landung,
– Sicherstellen der Maskenübergabe an die Springer,
– ggf. Einleiten des TD.

(Dieses Verfahren gilt nur bei Nutzung der Höhenatemgeräte E 6204. Nach Einführung einer neuen Sauerstoffversorgung wird diese Anlage ergänzt).

Anhalt zur Absprache mit der Luftfahrzeugbesatzung

(Besatzungsbriefing)

Allgemeines

Zur Vorbereitung des Sprungdienstes (man) führt der AL/EO ein ausführliches Besatzungsbriefing durch. Daran soll möglichst die gesamte Besatzung und ggf. der/die takt. Führer teilnehmen.

Als Anhalt gilt, dass das Briefing ca. 90 Min. vor der geplanten Startzeit erfolgen soll, damit ausreichend Zeit zur Vorbereitung des Einsatzes (Befehlsausgabe/Anlegen/Besetzen der Maschine) bleibt.

Wechselt während des Sprungdienstes die Besatzung ist ggf. ein neues ausführliches Briefing durchzuführen.

Das Briefing enthält Angaben, Absprachen über:

1. Eigener Auftrag

- **Stärke und Ausrüstung, Vorhaben**
  (ggf. Sonderausrüstung, wie: Tandem/Schwerlast),
- Absetzverfahren
  + ANAFRA
  + TACAN
  + ELG
  + Absetzen nach terrestrischer Navigation,
- **Einsatzverfahren**
  (HALO/HAHO),
- **Absetzhöhe**
  Flight Level oder Höhe in Fuß (MSL),
- **Absetzgeschwindigkeit**
  (Standard: 130 KIAS),
- Zahl der Anflüge mit Anzahl der Springer pro Anflug,
- Nutzung Tür oder Rampe.

2. Raum und Zeit

- **Absetzpunkt/e, Landeraum**
  geogr. oder UTM mit Chart Datum, Referenzpunkt (auf der Karte gezeigt) und ggf. GPS Ortsangabe mit benutztem GPS-Code,
- **Anflug/Endanflug,**
- **Zeitplan für**
  + Besetzen der Maschine (wann und wo, Liegeplatz?)
  + Startzeit
  + X-Zeiten (Anlage...),
- **bei X-15 einholen der letzten Wetterdaten (Bodenwind)**,

3. Besonderheiten

- **Verbindung zum Landeraum**
  ggf. Frequenzen ELG oder Verantwortlicher am Boden,
- **ggf. Kennzeichnung Landeraum**,
- **Ausweichlanderaum**,
- **Abbruch des Einsatzes**
  (Wetterminima bez. Bewölkung und Bodenwind),
- **Maßnahmen Lfz nach Absetzen**
  ggf. Verbleib im Luftraum zur Radarkennung bei HAHO,
- Vorbereitung Laderaum (soweit nicht per Rüstcode angefordert),

4. Klären von Fragen

Es ist sicherzustellen, dass bei Ortsangaben (Karte, GPS) die gleichen Grundlagen genutzt werden (Chart Datum, GPS-Code).

Befehl für den Sprungeinsatz (man)
Sprungeinweisung

1. Lage:

– Feind (nur bei wesentlichen Änderungen)
– eigene Lage (wenn für den Sprungeinsatz von Bedeutung)

2. Auftrag

„Wir haben den Auftrag".....

3. Durchführung

„Ich habe die Absicht".....

Dazu befehle ich:

– Einsatzverfahren (HALO/HAHO)
– Absetzhöhe und -geschwindigkeit
– Anflug/Endanflug Lfz (a.d.K.g.)
– Absetzpunkt/e, Öffnungspunkt/e (Karte, Luftbild)
– wann eigener Anflug
– ggf. Einstellung Öffnungsautomat
– Einstellung Höhenmesser
– Reihenfolge in der Teileinheit
– Führer/Schließender
– wo Springer schwere Last und/oder Tandem
– Zeiten
  + Auslegen/Anlegen Ausrüstung
  + Besetzen der Maschine
  + Startbereitschaft
  + geplante Startzeit
  + voraussichtliche Flugdauer
– Verhalten im Luftfahrzeug
  + X-Zeiten und Tätigkeiten
  + Anlegen der Zusatzausrüstung (Waffen/Gepäck)
  + Anlegen der Sauerstoffausrüstung
  + Voratemzeit und Geräteeinstellung
  + Zeichen und Signale im Lfz
  + Zeichen zum Abbruch des Einsatzes
  + Sauerstoffsicherheitswart

- Verhalten nach Absprung
  + Freifallzeiten/Öffnungshöhen
  + Formation/Bewegungen im Freifall
  + Steuerkurs und Gleitstrecke bei HAHO
  + geplanter Endanflug zum Landepunkt
  + Notverfahren (Fehlentfaltung, Kappenkollision, Sauerstoffmangel)
  + Ausweichlanderäume (Karte, Luftbild)
- Verhalten nach der Landung
  + Sammelpunkt/e
  + Sicherung
  + Verhalten bei Feind am Landepunkt

4. Personelle und materielle Unterstützung

- soweit erforderlich

5. Führung und Fernmeldewesen

- Einsatz Funk bei Schirmfahrt und nach Landung (Frequenzen)
- Einsatz Notsender
- Notsignale bei Ausfall (Licht, Rauch, pyrotechnische Munition)
- ggf. Kennzeichnung Landepunkt
- Zeichen zur Verbindungsaufnahme
- Führerfolge
- Parole
- Haben Sie Fragen?
- Kontrolle

Zeiten, Signale und Tätigkeiten im Luftfahrzeug bei Sprüngen über 3650 m MSL/FL 120

1. bis FL 200

Vorbereitung:
- E 6204 auf 4-7 km eingestellt,
- Verbindung Maske-Höhenatemgerät hergestellt und überprüft,
- Zusatzausrüstung angelegt und kontrolliert.

X-15 Min. (Handzeichen Ladungsmeister und Dauerlicht rot)
- Zeichen durchgeben,
- Helm aufsetzen,
- Maske anlegen und befestigen,
- Funktion überprüfen,
- Fertigmeldung an Führer/Sauerstoffsicherheitsart (Info Wetterdaten erwarten/nicht schlafen!).

X-4 Min. (Handzeichen Ladungsmeister/kurzer Hupton, Tür/Rampe auf)
- Zeichen durchgeben,
- aufstehen, ggf. Bänke hochklappen,
- Ausrüstungskontrolle,
- Handschuhe anziehen,
- Fertigmeldung,
  (bei Nachtsprung Licht aus bis auf Notbeleuchtung Laderaum).

X-1 Min. (Handzeichen Ladungsmeister, kurzer Hupton)
- Zeichen durchgeben,
- Brille aufsetzen,
- bei HALO Maske vom Helm trennen und mit der Hand anpressen,
- beide Rotlichter (pers.) und BiV an (bei Nachtsprung).

X-20 Sek. (Handzeichen Ladungsmeister)
- bei HALO Maske am Platz ablegen,
- Blitzlampe an (bei Nachtsprung),
- Vorrücken bis Rampenanfang/Türposition.

X-10 Sek. (Handzeichen Ladungsmeister)
- Endaufstellung Rampe oder Tür „Fertig zum Sprung“

X-0 Sek. (Handzeichen 3,2,1 ab durch Ladungsmeister, grünes Licht/Hupe)
- Springer verlassen das Luftfahrzeug.

2. FL 200-250

Vorbereitung:
- 2 x E 6204 pro Person im Laderaum
- Einstellhöhe E 6204: 7-10 km,
- Verbindung Maske-Höhenatemgerät hergestellt und überprüft,
- Zusatzausrüstung angelegt und kontrolliert.

X-30 Min. (Handzeichen Ladungsmeister)
- Zeichen Durchgeben,
- Helm aufsetzen,
- Maske anlegen und befestigen,
- Funktion überprüfen,
- Fertigmeldung an Fhr/Sauerstoffsicherheitswart.

X-15 Min. (Handzeichen Ladungsmeister/Dauerlicht rot)
- Zeichen durchgeben,
- Info Wetterdaten erwarten.

X-4 Min. (Handzeichen Ladungsmeister/kurzer Hupton, Tür/Rampe auf)
- Zeichen durchgeben,
- aufstehen, ggf. Bänke hochklappen,
- Ausrüstungskontrolle,
- Handschuhe anziehen,
- Fertigmeldung
  (bei Nachtsprung Licht aus bis auf Notbeleuchtung Laderaum).

X-1 Min. (Handzeichen Ladungsmeister, kurzer Hupton)
- Zeichen durchgeben,
- Brille aufsetzen,
  bei HALO Maske ,**nicht** vom Helm trennen,
- beide Rotlichter (pers.) und BiV an (bei Nachtsprung).

X-20 Sek. (Handzeichen Ladungsmeister)

- bei HALO Maske **nicht** am Platz ablegen ,
- Blitzlampe an (bei Nachtsprung),
- vorrücken bis Rampenanfang/Türposition.

X-10 Sek. (Handzeichen Ladungsmeister)

- Endaufstellung Rampe oder Tür „Fertig zum Sprung“.

X-0 Sek. (Handzeichen 3,2,1 ab durch Ladungsmeister, grünes Licht/Hupe)

- Springer verlassen das Luftfahrzeug.

Anmerkung: Das **Einsatzverfahren HALO** ist mit der derzeitig nutzbaren Sauerstoffausstattung (Höhenatemgerät E 6204) nur **bis zur Absetzhöhe FL 200** zulässig. Das Höhenatemgerät E 6204 darf **nur zum Voratmen** im Luftfahrzeug benutzt werden.

Das **Einsatzverfahren HAHO** darf derzeit **nur bis FL 120** ausgebildet und geübt werden.

2. über FL 250

Vorbereitung:

- 3 x E 6204 pro Person im Laderaum,
- Einstellhöhe E 6204: 7-10 km,
- Verbindung Maske-Höhenatemgerät hergestellt und überprüft,
- Zusatzausrüstung angelegt und kontrolliert.

X-45 Min. (Handzeichen Ladungsmeister)

- Zeichen Durchgeben,
- Helm aufsetzen,
- Maske anlegen und befestigen,
- Funktion überprüfen,
- Fertigmeldung an Fhr/Sauerstoffsicherheitswart.

X-30 Min. (entfällt)

X-15 Min. (Handzeichen Ladungsmeister/Dauerlicht rot)

- Zeichen durchgeben,
- Info Wetterdaten erwarten.

X-4 Min. (Handzeichen Ladungsmeister/kurzer Hupton, Tür/Rampe auf)

- Zeichen durchgeben,
- aufstehen, ggf. Bänke hochklappen,
- Ausrüstungskontrolle,
- Handschuhe anziehen,
- Fertigmeldung

(bei Nachtsprung Licht aus bis auf Notbeleuchtung Laderaum).

X-1 Min. (Handzeichen Ladungsmeister, kurzer Hupton)

- Zeichen durchgeben,
- Brille aufsetzen,
- Maskensitz prüfen,
- beide Rotlichter (pers.) und BiV an (bei Nachtsprung).

X-20 Sek. (Handzeichen Ladungsmeister)

- Blitzlampe an (bei Nachtsprung),
- vorrücken bis Rampenanfang/Türposition.

X-10 Sek. (Handzeichen Ladungsmeister)

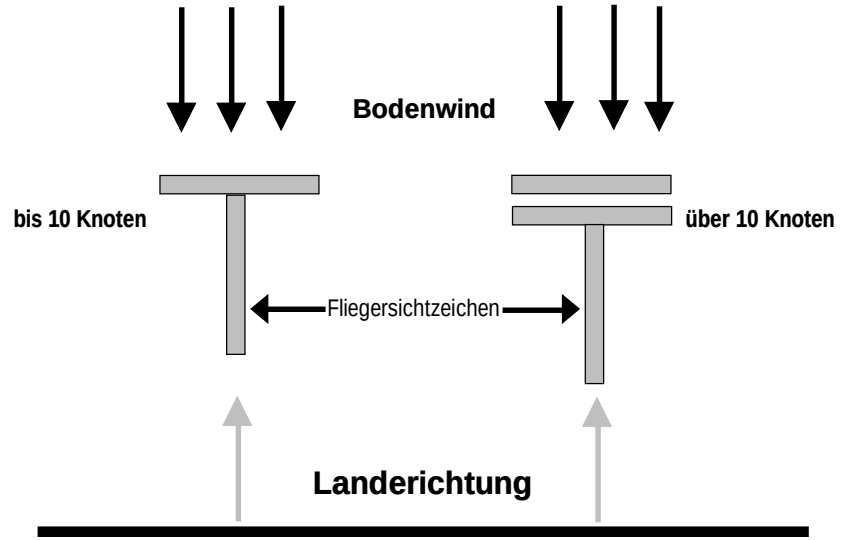
- Endaufstellung Rampe oder Tür „Fertig zum Sprung“.

X-0 Sek. (Handzeichen 3,2,1 ab durch Ladungsmeister, grünes Licht/ Hupe)

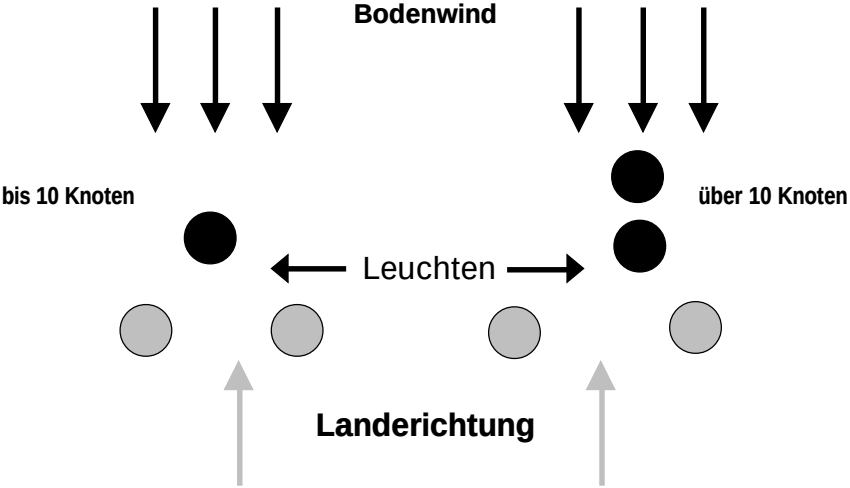
- Springer verlassen das Luftfahrzeug.

Anmerkung: siehe Verfahren bei FL200-FL250

Kennzeichnung Landepunkt bei ~~Fallsprungsdienst~~ (man) bei Tag



bei Nacht



VAKAT

Bestimmungen für Einsatz und Verwendung des Gleitfallschirmsystems SMM 740/2

Das **Gleitfallschirmsystem SMM 740/2** ist ein Einsatzmittel für die vertikale Verbringung von manuell springenden Teileinheiten und Einzelspringern.

Die Komplexität des Systems erfordert, je nach Einsatzoption, eine umfassende Ausbildung, besondere Bestimmungen zur Handhabung und zu Einsatzverfahren sowie erweiterte Sicherheitsbestimmungen.

Die Einsatzoptionen/Versionen des SMM 740/2 sind:

Version A: Verwendung mit **manueller Auslösung des Bremsschirms** (drogue-chute) zur Personenbeförderung (Tandem)

Version B: Verwendung mit **manueller Auslösung des Bremsschirms** (drogue-chute) **und Zusatzausstattung zur Beförderung von Lasten** über 50 kg. (Schwerlast)

Version C: Verwendung mit automatischer Auslösung des Bremsschirms (drogue-chute/Aufziehleine) bei Beförderung von Personen und Schwerlasten.

Version D: Verwendung mit automatischer Auslösung des Hauptfallschirms (Aufziehleine) bei Sprüngen ohne/mit Sprunggepäck SG 7 bis 50 kg.

Version E: Verwendung mit **manueller Auslösung des Hauptfallschirms** (Aufziehgriff/ripcord) bei Sprüngen ohne/mit Sprunggepäck bis 50 kg.

Der Umbau des Systems darf nur von dazu berechtigtem Personal durchgeführt werden. Außer eingewiesenen Nachprüfern von Luftfahrtgerät dürfen nur Packer mit entsprechender Berechtigung unter Aufsicht eines Prüfers Umbauten vornehmen.

Das System kann in der **Version A und E** aus allen Luftfahrzeugen abgesetzt werden, die zum Absetzen von Personen zugelassen sind.

Bis auf weiteres gelten für die **Nutzung von Lfz der Bundeswehr** folgende Einschränkungen:

Version B/C/D:	Absetzen nicht aus Seitentüren C-160
Version C/D:	Absetzen nicht über Heckrampe C-160
Version B/C:	Absetzen nicht aus UH 1-D
Version A/B/C:	Beim Absetzen aus CH-53 kann der **Tandemspringer** oder der **Schwerlastspringer mit Helfern** auf der Rampe Endaufstellung zum Absetzen nehmen.
Version A/B/C/D:	Die max. Absetzhöhe ist bis zur endgültigen Zulassung auf FL 120 (12.000 ft MSL) eingeschränkt.

Für das Absetzen aus Höhen **über FL 120 in der Version E** gelten die gleichen Bestimmungen wie beim Absetzen mit Gleitfallschirm MT-1.

Beim Absetzen aus anderen Lfz sind die für das jeweilige Lfz gültigen Verfahren/Zulassungen zu beachten.

Nachtsprünge **dürfen** nur in den Versionen D und E**, von berechtigten Springern (Freifalllehrgang Teil 2), nach den Bestimmungen zur Durchführung von Nachtsprüngen, durchgeführt werden.**

Die **Berechtigung** zur Nutzung des Systems wird in verschiedenen Stufen nach erfolgreicher Ausbildung an der LL/LTS erteilt.

Für Sprünge in den **Versionen A/B/C** (Personentransport und Schwerlast) muss der **Freifalllehrgang Teil 4** an der LL/LTS erfolgreich absolviert werden.

Für Sprünge in den **Versionen D/E** ist eine gültige mil. Berechtigung zum Freifallspringen (Freifalllehrgang Teil 1) sowie eine **Zusatzausbildung SMM** mit

- Einweisung in das System einschl. des Öffnungsautomaten CYPRES mil. Tandem
- Packausbildung Hauptkappe
- Sicherheitstraining/Verhalten in besonderen Fällen
- Sprungdienst (Gewöhnungssprünge ohne/mit Sprunggepäck SG 7)

erforderlich.

Näheres zur Erteilung und Erhalt/Wiedererwerb der Berechtigungen regelt die ZDv 19/16 „Zulassungsordnung für Fallschirmspringer der Bundeswehr".

Die Ausbildung zum Springen mit Bremsschirm (drogue-chute) wird nur bei der Ausbildung zum Transport von Personen und Schwerlasten (Freifallehrgang Teil 4) durchgeführt.

In den Versionen D und E ist nur die Nutzung des Sprunggepäcks SG 7 im Rahmen seiner Verwendungsgrenze (bis 50 kg) erlaubt.

Bei der Organisation des Sprungdienstes mit SMM soll der Leitende im Besitz der Berechtigung sein, die für die Durchführung des geplanten Vorhabens vorausgesetzt ist. Hat er die Berechtigung nicht, muss ein berechtigter Ausbildungsleiter für diesen Teil des Sprungdienstes eingeteilt sein. Der Ausbildungsleiter kann mitspringen.

Beim Springen in der Version A/B/C hat der Leitende/Ausbildungsleiter sicherzustellen, dass die Springer sowohl am Boden als auch im Lfz durch einen in das Verfahren eingewiesenen Helfer überprüft werden und dieser ggf. im Lfz beim Vorbereiten und Absetzen der Schwerlast hilft.

Das Absetzpersonal muss in die Besonderheiten beim Einsatz von SMM (Absetzpunkt, Mindestabsetzhöhe, Abstände, ggf. automatische Öffnung etc.) eingewiesen sein.

Passagiere beim Personentransport mit SMM können sein:

1. aktive Soldaten
   - mit Genehmigung ihres Disziplinarvorgesetzten
2. Reservisten der Bw
   - während einer Wehrübung oder dienstlichen Veranstaltung[1]) mit Genehmigung wie oben
3. Soldaten anderer Streitkräfte
   - mit Genehmigung des nächsthöheren Disziplinarvorgesetzten des Verbandes, in dessen Verantwortungsbereich die Durchführung des Sprungdienstes liegt.
   - mit Haftungsausschlusserklärung
4. alle anderen Personen
   - mit Genehmigung eines Vorgesetzten mit mindestens der Disziplinargewalt eines Regimentskommandeurs

(Für den Bereich der Luftlande- und Lufttransportschule genehmigt der Schulkommandeur)

[1]) Der Einsatz als Tandempassagier ist explizit in der Anordnung der DVag aufzuführen.

Passagiere nach Nr. 1-3 benötigen **keine** formale Sprungtauglichkeit. Sie müssen zum Zeitpunkt der Sprungdurchführung uneingeschränkt diensttauglich sein und **freiwillig** am Tandemsprungdienst teilnehmen.

Passagiere nach Nr. 4 (insbesondere Nichtangehörige der Bw) müssen eine schriftliche Gesundheitserklärung abgeben, die mögliche Probleme aufgrund von

- Herz-Kreislauferkrankungen
- Frakturen innerhalb der letzten 12 Monate und
- akuter Erkrankung der Atemwege

ausschließt.

Kinder und Jugendliche dürfen nur transportiert werden, wenn sie aufgrund ihrer Größe und ihres Gewichtes mit dem zugelassenen Passagiergurtzeug gesichert werden können.

Das derzeit gültige Antragsverfahren über Mitfluggenehmigungen für Luftfahrzeuge der Bundeswehr ist zu beachten.

Passagiere benötigen ein Mindestmaß an Beweglichkeit; Größe und Gewicht müssen im Rahmen der Verwendungsgrenzen der Ausrüstung liegen.

Die Durchführung von Sprüngen zum Transport von Personen und schweren Lasten mit dem SMM ist u.a. abhängig von:

- der Größe und Art des Landeplatzes
  + Hindernisse, Bodenbeschaffenheit etc.
- den Witterungsverhältnissen (Höhen- und Bodenwind)
- der Mindestabsetzhöhe

Beim Absetzen von Schwerlasten ist der Springer dafür verantwortlich, dass durch die abgesetzte Schwerlast kein Personen- oder Sachschaden entsteht.

Die Entscheidung über die Durchführbarkeit des Sprungs liegt immer beim verantwortlichen Springer.

Für das Gleitfallschirmsystems SMM 740/2 gelten folgende Sicherheitsbestimmungen:

Mindestabsetzhöhe		**Mindestöffnungshöhe**
Version A/B/C:	2500 m über Grund	Hauptschirm: 1500 m über Grund
Version D:	1200 m über Grund	Hauptschirm: automatisch
Version E mit SG 7:	1200 m über Grund	Hauptschirm: 1000 m über Grund
Version E ohne Gepäck:	1000 m über Grund	Hauptschirm: nach 3 Sek.

Absetzen bei Luftnotfall des Lfz (Notsprung) auf Befehl vwLFF:

über Grund:		**bis 600 m**	**von 600-1200 m**	**über 1200 m**
Version	A	kein Notsprung	sofort Reserveschirm	Release ziehen, drogue setzen
	B	kein Notsprung	sofort Reserveschirm	Release ziehen, drogue setzen
	C	kein Notsprung	aushaken sofort Reserveschirm	Release ziehen eingehakt abspringen/ absetzen

über Grund		**bis 600 m**	**von 600-1000 m**	**über 1000 m**
Version	D	kein Notsprung	aushaken sofort Reserveschirm	eingehakt abspringen
E		kein Notsprung	sofort Reserveschirm	sofort Hauptschirm (3 sec !)

Unter 600 m ist nach Nr. 834 (Notlandung) zu verfahren.

VAKAT

Entwurf der Dienstanweisung/Aufgabenbeschreibung für den Freifallbeauftragten

Der **(DGrad, Name, Einheit)** wird mit Wirkung vom ..... bis auf weiteres zum Freifallbeauftragten der/des **(Einheit/Verband)** bestellt.

Er ist der Berater des (Chef, Kdr, S 3) in allen Angelegenheiten der Freifallweiterbildung im militärischen und sportlichen Bereich.

Seine Aufgaben sind:

- Anlegen und Führen einer Leistungsübersicht aller manuellen Springer der Einheit/des Verbandes,
- Vorschlagen, Planen und Organisieren der Freifallweiterbildung nach Maßgabe der übergeordneten Führung,
- Koordinieren der sinnvollen Ausnutzung von zur Verfügung stehendem Lufttransportraum,
- Planen und Organisieren von Außenlandungen und Vorführungen,
- Unterstützung der/des Einheitsführer/s bei der Lehrgangsplanung der Freifallausbildung,

Er ist im Rahmen der besonderen Sportausbildung Fallschirmspringen gem. ZDv 89/203 dafür verantwortlich, dass die dafür geltenden Bestimmungen eingehalten werden.

Dazu gehört auch, dass er die Berechtigung zur Nutzung von Sportfallschirmsystemen zum dienstlichen Gebrauch erteilt.

Der Freifallbeauftragte arbeitet fachlich zusammen mit

- dem/den Freifallbeauftragten des übergeordneten Verbandes und der Nachbarn,
- dem technischen Personal der zuständigen Versorgungs-/Unterstützungseinheit,
- dem Freifallbeauftragten der LL/LTS,
- mit den ggf. höher qualifizierten Springern des Verbandes, die ihn als Ausbildungsleiter unterstützen können.

Erkannte Mängel in der Aus- und Weiterbildung, bei Material/Gerät oder Verfahren stellt er fest und leitet Maßnahmen zur Änderung ein.

Vorschläge und Anträge gibt der Freifallbeauftragte auf dem Dienstweg ein.

Unterschrift

VAKAT

Erwerb des Deutschen Fallschirmspringerabzeichens durch ausländische Fallschirmspringer

1. Soldaten ausländischer Staaten können das Deutsche Fallschirmspringerabzeichen unter folgenden Bedingungen erwerben:
- Sie sind derzeit im Besitz einer gültigen Lizenz zum automatischen oder manuellen Fallschirmspringen ihres Heimatlandes.
- Sie absolvieren mindestens 3 Fallschirmsprünge automatisch aus einem Luftfahrzeug der Bundeswehr (oder einem baugleichen Luftfahrzeug) unter deutscher Leitung.
- Sie weisen eine Genehmigung gem. Anlage 14 vor.

2. Soldaten ausländischer Staaten erwerben entsprechend ihrer Gesamtsprungzahl die Stufe des Deutschen Fallschirmspringerabzeichens gem. ZDv 19/16 Nr. 139.

3. Die Verleihung des Abzeichens soll in würdevollen Rahmen durch einen Offizier vorgenommen werden. Bei der Verleihung wird eine Bescheinigung über die Trageberechtigung ausgehändigt. Die Registriernummer der jeweiligen Trageberechtigung ist vor Verleihung bei Luftlande- und Lufttransportschule, Lehrgruppe A, zu erfragen und eine namentliche Auflistung der vergebenen Trageberechtigungen im Anschluss zu übersenden. Luftlande- und Lufttransportschule, Lehrgruppe A, führt eine Übersicht aller an ausländische Soldaten vergebenen Trageberechtigungen.

4. Ausländische Soldaten **ohne Lizenz ihres Heimatlandes** können mit Genehmigung ihres Heimatlandes an einem Lehrgang an der Luftlande- und Lufttransportschule teilnehmen. Verfahren und Einzelheiten regelt die für internationale Angelegenheiten zuständige Abteilung des Heeresamtes.

VAKAT

Stichwortverzeichnis

A

Abschlussmeldung 206, **Anl 12**
Absetzen von Personen
– aus Transall C-160 401, 409, 419
– aus UH-1D 501
– aus CH-53 601
Absetzer **242-246**, 309
Absetzleiter **233-241**, 309, 908-910, **Anl 16**
Absetzplatz 103, 218, 219, 232, 308, 805, 808, **Anl 7**
Absetzplatzkommando 103, 216, **224-229**, 303
Absetzverfahren
– terrestrische Navigation **419, 423,** 622
– nach TACAN **419,** 622
– mit ANAFRA **419**
– mit der ELG **419,** 622
– nach Navigation mit GPS 622
– eines Freifalltrupps **Anl 6/2**
– mehrerer Freifalltrupps **Anl 6/3**
Absetzwetterberatung 202
Absperrkommando 217, 218, **228**
Absprache mit der Lfz-Besatzung **Anl 18**
Anflugverfahren nach HARP/CARP **Anl 6/1**
Ausbildungsleiter **302, 305**
Außenlandungen 308, **Anl 11**

B

Befehl für den Fallschirmsprungdienst 102, **Anl 8**
Belehrung 102
Bergekommando 217, 218, **229**
Bergen, eines hängen gebliebenen Springers **416-418, 511, 616**, **617**
Besatzungsbriefing 419, 622
besondere Sportausbildung 306, 609, **Kap 7**, Anl 18
Briefing Anl 18

E

Einsatzleitgruppe	103, 202, 216, **232**, 303

F

Fallschirmsportspringen	**Kap 7**
Fallschirmspringerabzeichen	**Anl 24**
Fallschirmsprungarten	213
Fallschirmsprungdienst	101, **Anl 9**
– anderer Staaten	**Anl 14/1-2**
– Teilnahme von Ausländern am	**Anl 14/3-4, Anl 24**
Fallschirmtrupp	**214, 226**
Fernmeldetrupp	**215, 227**
FINABEL	Anl 14
Flugbetriebsbereich	821, 822
Freifallbeauftragter	305, 306, **Anl 23**
Führer, taktischer	420, Anl 17

G

Gleitfallschirmsystem SMM 740/2	**Anl 22**

H

Höhenauslöser, automatischer	314, 708
Höchstanflughöhe	312

L

Ladeliste	209, **213, 238, Anl 15**
Landepunkt	307, **Anl 21**
Leitender	103, **201-206**, 804
Leitung	103
Luftfahrzeugüberprüfung	236, 403, 409, 606, 607
Luftraum, reservierter	**Anl 10**
Luftraumbeobachter	232, 303, 304

M

Maschinenältester	238
Mindestabsetzhöhe	517
Mindestauslösehöhe	313

N

Nachtsprung	218, 406, **414,** 425, **810,** 907, **Anl 21,** Anl 22
NOTAM	Anl 10
Notlage, Luftnotlage	**241**, 510, 615, **620, 621**, **627-631**

O

Offizier vom Absetzplatz	103, 202, **216-223**
Offizier vom Startplatz	103, 202, **207-211**
Organisation des Fallschirmsprungdienstes	102, **Kap 2**

R

Rüstsatz	501, 502
Rüstzustand	501

S

Sammelverfahren, -übungen	102, 202, 906, **Anl 5**
Sanitätsoffizier/Arzt	103, 202, 216, 231, 234, 303
Sanitätstrupp	103, 216, 303
Sauerstoff	312
Sauerstoffsicherheitswart	419, **Anl 17**
Schreiber	**213, 225**
Sicherheitsbestimmungen	208, 235, **Kap 8**
Sicherheitstraining	624, 706, 908
Sprungeinweisung	237, **407**, **408**, **504**, **505**, **608**, **609**, 624, **Anl 19**
Sprungunterbrechung	205, 221, **613**
SMM 740/2	Vorbem 5, 313, 517, 605, 631, Anl 12, **Anl 22**
Startbereitschaft	**210**
Startplatz	103, **Anl 9**
Startplatzkommando	103, 207, **212–215**, 303

T

Tandem	605, Anl 12, Anl 13, Anl 22
Trageberechtigung	Anl 24
Türlast	405, 413

U

Überprüfen des Fallschirmspringers	**Anl 4**
Umschreiben in zivile Lizenz	**Anl 3**
Unfall	205, **222**, **Anl 13**
Untersuchungsausschuss, Unfall	Anl 13

V

Verantwortlicher am Boden	**304**
Vorkommnis	205

W

Wassersprung	103
Weiterbildung	**Kap 9**
– Fallschirmspringer automatisch	**906-907**
– Absetzer und Absetzleiter	**908-911**
– Freifallspringer	**912-917**
– Leitungspersonal	**918-919**
Wetter Mindestbedingungen	817
Wind	819
Windspringer	202

Z

Zulassungsvoraussetzungen	Anl 2

Absender (Dienstgrad/Amtsbezeichnung, Vorname, Name, **Dienststelle**, Anschrift)	Kennzahl, Apparat	Datum
	☐ Az 60-15-07	☐ Az 60-16-07
	☐ Az 60-19-07	**Zutreffendes bitte ankreuzen** X

Streitkräfteamt
- Abt IV 3 -
Bw 529
Postfach 20 50 03
53170 Bonn

☐ (ZDv)
(AllgUmdr)

Heeresamt
- II 4 -
Bw 526
Kommerner Str. 188
53979 Euskirchen

☐ (HDv)
(AnwFE)

Materialkommando
der Luftwaffe
- I C 3-
Bw 548
Postfach 90 61 10
51127 Köln

☐ (LDv)

Marineamt
- A 42 -
Bw 260
Flutstraße 34
26386 Wilhelmshaven

☐ (MDv)

Materialamt
Bw 433
Heerstraße 109
53474 Bad-Neuenahr-
Ahrweiler

☐ (TDv)

Änderungsvorschlag zur

Dienstvorschrift mit Nr. und Titel	Ausgabe (Monat, Jahr)	Letzte Änd Nr.
Betroffener Teil der Dienstvorschrift (Textnummer, Anlage)		
Änderungsvorschlag mit Begründung		
Unterschrift des Absenders	Stellungnahme (Unterschrift, Name, DGrad, DStg (BtlKdr oder Vorgesetzter in entspr. DStg))	

Änderungsnachweis

Änderung Nr.	Datum	Geändert von (Dienststelle), am (Datum)	Unterschrift